

Projet de construction de l'autoroute 30 de Ste-Catherine à l'autoroute 15

Je suis un citoyen âgé de 37 ans, résidant de la ville de Ste-Catherine depuis maintenant 34 ans, travaillant pour cette même ville depuis déjà 15 ans. Père de famille de deux enfants, habitant la maison familiale (pendant les 34 dernières années) qui est située tout près de la route 132.

J'ai connu la 9C puis la route 132 qui ensuite est devenue la route 132 avec la fin de l'autoroute 30. Je ne voudrais surtout pas connaître l'autoroute 30 Nord et ses voies de service.

Depuis juin 1998, j'ai assisté aux audiences des prometteurs sur ce projet et je trouve de plus en plus ridicule, très coûteux, et surtout inhumain (bruit et pollution) un tel projet en plein milieu urbain.

Je m'explique, avez-vous pensé?

- à la qualité de vie des citoyens;
- au bruit des véhicules circulant 24 heures sur 24, occasionnant ainsi un stress pour les citoyens;
- à la qualité de l'air (monoxyde de carbone et autres gaz polluants);
- aux surplus d'eau ou encore aux neiges à évacuer;
- aux accidents monstres ou encore écologiques;
- aux coûts de construction;
- etc.

Avez-vous déjà vu une autoroute passer en plein centre d'une ville (ou de villes)? Moi oui, le boulevard Métropolitain à Montréal, résultat : que des inconvénients.

Vous êtes-vous déjà demandé pourquoi on avait installé des murs acoustiques près de l'autoroute 20 à Ste-Julie ainsi que sur l'autoroute 30 près de Candiac et St-Philippe? Pourtant, les résidences sont loin de l'autoroute.

On parle beaucoup de terres agricoles à l'effet qu'on doit les conserver. Pour certains, la vie animale est plus importante que la vie humaine. Pourtant, depuis que je demeure et que je travaille dans cette ville, j'ai vu au fil des années beaucoup, beaucoup de terres agricoles disparaître de Ste-Catherine, de St-Constant et des alentours.

Si l'autoroute 30 est construite sur le côté sud, soyez assurés que l'on conservera une partie de nos terres agricoles puisque personne ne voudra demeurer près d'une autoroute. Allez voir toute autre autoroute.

Maintenant, parlons de la qualité de l'air. Les citoyens qui possèdent une piscine ont sûrement remarqué les saletés qui s'y déposent au-dessus ou même au fond. D'où croyez-vous que ces saletés proviennent? Elles viennent des polluants d'automobiles, des camions, etc., et c'est tout ça que nous devons respirer. Combien y a-t-il de produits toxiques et chimiques qui circulent près de nous et en nous? Notez également la couleur de la neige près des autoroutes, la couleur de la brique ou du revêtement extérieur des résidences.

Concernant les commerçants, les commentaires que j'ai reçus de certains démontrent que ces derniers ne sont pas en faveur de la construction de l'autoroute 30 Nord.

On dit que l'on doit implanter l'autoroute 30 Nord sur la route 132 parce qu'on a, jadis, exproprié des terrains. Hé bien! revendez-les ou louez-les comme vous le faites déjà et expropriez d'autres terrains (pour le tracé sud).

Si on fait l'autoroute 30 Nord, on se rendra plus vite au pont Mercier, mais est-ce qu'il y aura des voies supplémentaires et une lumière à l'entrée du pont? On se retrouvera alors avec une circulation plus dense et que feront les citoyens qui voudront embarquer sur cette autoroute bloquée? Ils bloqueront les voies de service, ce qui amènera une congestion d'une partie de nos villes. (J'ai déjà vu lors d'une tempête de neige la route 132 bloquée jusqu'au restaurant Lafleur.) Et puis, si on ferme l'autoroute 30 Nord à cause d'un accident ou autre, où va-t-on circuler? sur la voie de service? sur nos routes urbaines? Si on ferme l'autoroute 30 Sud pour les mêmes raisons, on peut emprunter la route 132 améliorée et plus sécuritaire, donc 2 routes provinciales.

De plus, il ne faut pas oublier que plus tard ce tronçon de l'autoroute 30 servira à accélérer les échanges vers l'extérieur de la province, à savoir principalement vers les États-Unis et l'Ontario. Pourquoi les Montréalais ont-ils hâte de voir se compléter cette autoroute 30? Parce que 2 millions de véhicules lourds vont circuler sur cette autoroute, ce qui éliminerait de la circulation sur la rue Notre-Dame incluant tous les inconvénients qui s'en suivent.

Mercredi le 20 février dernier, un ministère a fait des études avec les données du M.T.Q. et à 2 ou 3 reprises on nous a mentionné :

- 1- faible quantité d'informations;
- 2- connaissances scientifiques limitées;
- 3- effets globaux complexes, donc recours à des normes.

Je pense que l'être humain aurait pu avoir une plus grande place dans ce projet, voir même se faire respecter.

Même ces deux ministères différents ne s'entendent pas sur des normes. Pour un, 50 dB est acceptable et pour l'autre c'est très élevé.

Maintenant, parlons des coûts de construction de 178 millions. Dans ces coûts, il y a des exclusions :

- sortie rue Léo à Ste-Catherine;
- plusieurs points secrets demandés par les villes;
- sol contaminé;
- firme privée engagée pour les suivies (dynamitage avant et après);
- dommages causés par le dynamitage (bris de fondation...);
- réseaux d'aqueduc de la ville de Ste-Catherine;
- et autres imprévus;
- etc.

Les coûts d'entretien à vie de cette autoroute 30 Nord

- entretien des bâtiments extérieurs et intérieurs (usine de pompage);
- entretien des pompes, génératrices, etc. (acc. intérieur, moteur);
- entretien des bassins de rétention (pelouse, etc.);
- évacuation des neiges (camions, souffleuses, etc.);
- décontamination de cette neige;
- infiltration d'eau ou produits dangereux (nappe phréatique);
- électricité des pompes à l'année (sous-nappe phréatique);
- électricité et chauffage des usines de pompage;
- taxes sur les bâtiments peut-être;
- taxe d'eau (ou peut-être pomper votre eau);
- etc.

Qui va payer? Le gouvernement, les villes ou les citoyens du Québec?
De toute façon, ça sort toujours des poches du citoyen.

Coûts d'entretien des voies de service...

Avec fossé :

- le déneigement;
- le marquage de la chaussée;
- la réparation de la chaussée;
- le sel;
- l'entretien et la réparation des lumières aux intersections;
- le nettoyage estival (balai de rue, fossé...)
- etc.

Sans fossé :

- le déneigement;
- le marquage de la chaussée;
- la réparation de la chaussée;
- le sel;
- l'entretien et la réparation des lumières aux intersections;
- le nettoyage estival (balai de rue...)
- égout pluvial (rinçage et nettoyage)
- etc.

Qui va payer? Les citoyens des villes touchées car les voies de service vont appartenir aux villes.

Coûts des problèmes de santé des citoyens

- *pollution de l'air* : troubles respiratoires, asthme, cliniques, hôpitaux, médicaments...
- *bruit pendant notre sommeil* : stress, insomnie, manque de sommeil...

Qui va payer? Les citoyens résidant près de cette autoroute?

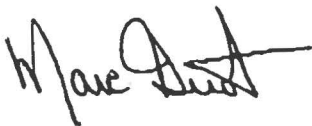
La durée de construction (d'après le M.T.Q.)

- 3 ans minimum pour la 30 Nord;
- 2 ans minimum pour la 30 Sud;

On sauve un an et à un coût moindre sur la main d'œuvre, la machinerie, etc.

La conclusion m'amène à penser que pour toutes ces raisons, je suis contre la construction de l'autoroute 30 Nord, par contre je suis en faveur de la construction de l'autoroute 30 Sud.

Un citoyen qui pense à sa santé, celle de sa famille, de ses proches et à la logique. J'ai également pensé au peu de résidants qui peuvent être touchés si la 30 Sud se faisait car ils sont eux aussi des humains avec des droits.



Marc Huot

Ste-Catherine, Québec

N.B. Au cours des audiences, je n'ai pas entendu dire combien de personnes peuvent être touchées par la pollution, le bruit, etc., sur le tracé sud comparativement au tracé nord si le projet débouchait.