

Le 25 mars 2002

Bureau d'audiences publiques
Sur l'environnement
Edifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Attention de Madame Journault

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 30 sur la route 132

Madame Journault,

Il y a plusieurs éléments qui font que je sois contre le parachèvement de l'autoroute 30 sur l'axe de la route 132.

La route 132 est présentement un boulevard urbain, régional et commercial où la majorité des achats sont faits par des gens qui habitent la région et ses environs. Le problème de circulation que nous avons présentement a été amplifié par l'ouverture de l'autoroute 30, tronçon entre Brossard et l'autoroute 15, et l'augmentation de la population des quatre villes concernées.

Je me souviens de certaines discussions où des élus municipaux nous disaient que la venue de la 30 n'aurait presque pas d'impact négatif et que les gens de la région pourraient rejoindre les autoroutes 10 et 20 beaucoup plus facilement et rapidement. Mais nous avons oublié tous ces gens qui vont vers le pont Mercier. L'attente de ce pont n'était que de 15 à 20 minutes comparativement au tunnel Hyppolite-Lafontaine ou le pont Champlain où l'attente était de plus de 45 minutes et que même arrivé sur le boulevard Métropolitain on devait compter un autre 45 minutes pour rejoindre le secteur ouest.

Je crois que c'est pour cela que le nombre de véhicules en transit a sans cesse augmenté sur la route 132 ce qui nuit à la circulation locale. La voie de contournement au sud de Montréal est l'autoroute 30. Cette autoroute va être très utile pour la circulation en transit qui vient du sud ou de l'est de la province qui se dirige vers l'ouest du Québec ou vers Ontario et vis-versa.

Elle va relier l'est et l'ouest sans passer par les ponts de la rive-sud à l'exception du pont Mercier. Pourquoi le pont Mercier seulement? C'est le pont le plus proche de l'aéroport de Dorval, le plus proche du secteur commercial et industriel de l'ouest de Montréal qui

s'étend au-delà de Pointe-Claire que nous pouvons rejoindre sans passer par le centre-ville de Montréal qui est toujours engorgé ou complètement bloqué. Pour ces raisons le nombre de véhicules sans cesse grandissant va continuer à passer par le pont Mercier. Quand la 30 sera fonctionnelle à la pleine longueur avec le pont qui joindra la 30 à la 40, les camions se dirigeants vers l'Ontario cesseront de prendre le pont Mercier pour prendre le nouveau pont au bout de la 30 à la ville Les Cèdres.

Pour les véhicules en transit le seul avantage que nous pourrons avoir d'eux, c'est qu'une minorité vont occasionnellement mettre de l'essence, prendre un repas, souvent "fast-food" ou arrêter au dépanneur demander un renseignement ou acheter une collation.

Les avantages de construire l'autoroute 30 sur l'axe de la route 132 que j'ai entendu et remarqué étaient :

- 1- La sécurité de la circulation locale
- 2- La fluidité tant sur les voies de service que sur la 30
- 3- Le nombre de véhicules à l'heure qui allait augmenter
- 4- La visibilité des commerces par le trafic en transit

Les désavantages que j'ai remarqué même si le promoteur a donné de savantes réponses plusieurs fois sinueuses et nuancées.

- 1- Coûts beaucoup plus élevé que 178M et même supérieur au tracé sud qui est de 185M avec la route 132 réaménagée.
- 2- Augmentation du bruit faiblement de 1 à 3 db qu'il est aujourd'hui à un niveau intolérable de 65 à 70 db quand on sait que la maximum permis et tolérable est de 55 db.
- 3- Il y aura un fort impact négatif sur la qualité de l'air qui nuira aux personnes dont la santé est fragile et qui pourrait faire augmenter ce nombre de personnes.
- 4- Risque de congestion sur les voies de service advenant un accident ou une congestion de l'autoroute.
- 5- Diminution de la sécurité si les conducteurs de l'autoroute 30 regardent les commerces sur les voies de service à 25 pieds plus élevés.
- 6- Baisse de 25 à 30% de la clientèle durant les travaux d'une durée minimum de 3 ans qui mettra en péril la survie de certains commerces.
- 7- Bruit et poussière provoqués par l'équipement et le dynamitage lors de la construction de la 30 en dépression.
- 8- Saleté provenant du chantier par les camions et bétonneuses sur les routes secondaires et diminution de notre qualité de vie.

Si la 30 était construite sur le tracé sud; les ^{DÉSAVANTAGES} que j'ai entendu et remarqué sont :

- 1- Perte de bonne terre agricole (environ 100 hectares) et de revenus.
- 2- Perte de visibilité pour certains résidents (56 résidences affectées).

- 3- Augmentation sonore de 10 à 15 db passant à 45 à 60 db maximum. Mais en faisant un muret de 3 mètres ou une butte de terre le son pourrait se stabiliser entre 50 et 52 db.
- 4- Tracé plus long pour la circulation en transit.
- 5- Baisse de visibilité des commerçants sur la route 132 par les véhicules en transit.

Les avantages que j'ai entendu et remarqué sont :

- 1- Coût moindre que le tracé nord, avec une route 132 réaménagée coûterait 185M sans compter les bouts de terrains que le gouvernement pourrait revendre aux municipalités.
- 2- Le tronçon entre l'autoroute 15 et Ste-Catherine serait fonctionnel plus rapidement sur le tracé sud s'il y avait un bon vouloir de tous les ministères soit en 2 ans car le tronçon Ste-Catherine à Châteauguay a 12 km de long avec 6 différents viaducs et a pris seulement 2 ans à être exproprié et construit au complet et le tracé sud a seulement 8 km et 5 viaducs.
- 3- Diminution de la circulation sur la route 132.
- 4- Diminution du bruit sur la route 132.
- 5- Diminution de la pollution de l'air occasionné par les véhicules.
- 6- Sécurité améliorée par les nouvelles améliorations faites sur la route 132.
- 7- Baisse du nombre d'accidents grâce à l'amélioration de la route 132 et à la déviation du trafic en transit.
- 8- Délimitation de la zone verte et la zone blanche.
- 9- Il n'y a pas 440 hectares enclavé car les propriétaires demeurent en général sur le terrain ou en face et les terrains sont sur le même sens de l'autoroute 30.
- 10- Aucun risque d'inondation ni de bris de pompe et plus besoin de bassins de rétention d'eau.

Je suis un résident de Ste-Catherine et commerçant de la route 132. J'ai vu l'évolution de la route 132 du temps de la route 9C dans les années 60 où il n'y avait seulement que 2 voies modifiées à trois voies et appelé route 132. Ensuite élargie à 5 voies parce qu'il y avait trop d'accident sur cette route à 3 voies. Faire une route à 5 voies était à l'époque un projet expérimental du Ministère des Transports pour rendre la route 132 plus sécuritaire et plus fluide.

Vingt-cinq ans plus tard, la route 132 est toujours dangereuse, non sécuritaire avec une fluidité limitée à ses heures. Dons j'en conclue que les améliorations du temps n'étaient qu'une alternative à courte durée et beaucoup d'argent a été jeté à l'eau. Car aujourd'hui, si je me base sur l'option que le promoteur a retenu, il enlève la route 132 pour en faire une autoroute en dépression avec voies de service. Même avec ses lacunes la route 132 d'aujourd'hui dessert assez bien la population locale. Le problème que je voie c'est qu'il n'y a pas de chemin alternatif pour la circulation en transit. Une seule autoroute c'est la 132 ou une 132 améliorée en autoroute 30?

Pourquoi pas un boulevard urbain pour la population locale et les magasiniers et une autoroute 30 tracé sud pour tout le trafic en transit et autre qui ne veulent pas affronter

toutes les lumières et une vitesse de 70 km. Il y aurait deux chemins de disponibles, comme pour les gens de Laprairie qui veulent aller à Longueuil; pour aller plus rapidement ils peuvent prendre la route 132 mais s'il veulent magasiner ils prennent le boulevard Taschereau, ils ont ainsi le choix.

Pour expliquer l'expression "de l'argent jeté à l'eau" que j'ai utilisé fait référence au coût d'une autoroute 30 avec le tracé sur l'axe de la 132. Mme Journeault lorsque vous m'avez dit que l'autoroute 30 serait une modification de la route 132, cette route présentement fonctionne, est en bonne condition et vaut pour le Ministère des Transports la somme de 54 millions et que le promoteur va injecter 178 millions de plus sans compter les nouvelles expropriations, décontamination de certains terrains, station de pompage, coût des ententes avec les municipalités et autres extra et surprises non calculées pour moderniser la route 132 et qui aura atteint sa capacité maximum à l'an 2016. C'est une solution de très courte durée!

Donc quand les travaux seront complétés ce tronçon de la 30 sur l'axe de la 132 vaudra pour le Ministère des Transports la somme de 212 millions et plus. Allons-nous assister à un deuxième Stade Olympique? Je souhaite que le ministre des transports, Monsieur Ménard, ait une vision à plus long terme du tronçon entre l'autoroute 15 et Ste-Catherine.

Après avoir assisté à plusieurs audiences du BAPE, j'en suis venu à la conclusion que l'autoroute 30 devrait passer sur le tracé sud et surtout avec une vision à très long terme.

- 1- Le coût du tracé sud est beaucoup moindre, sans risques ni surprises. Et une route 132 améliorée et plus sécuritaire car on enlèverait la voie du centre.
- 2- Le coût d'entretien annuel est moins élevé sur une route au niveau du sol que pour une route en dépression avec voies de service.
- 3- Pas besoin d'amélioration de l'autoroute 30 dans 15 ans avec le tracé sud, car avec le tracé nord l'autoroute aura atteint son maximum à l'an 2016 et on aura besoin de nouvel argent pour re-modifier l'autoroute 30 à 6 voies avec plus de bruit et plus de pollution.
- 4- À la fin des travaux nous allons avoir 2 routes majeures pour la région pour un coût moins élevé que la 30 au nord.
- 5- Aucun encombrement sur la route 132 car la construction se ferait au sud des 4 villes impliquées.
- 6- Moins de poussière, boue et autre saletés sur un tracé sud.
- 7- Moins de bruit sur un tracé sud lors de la construction et pas besoin de dynamitage.
- 8- Après la construction tant sur la 132 que l'autoroute 30 le niveau sonore serait plus acceptable que présentement.
- 9- Le tracé sud pourrait être fonctionnel plus rapidement que le tracé nord.
- 10- La qualité de l'air serait améliorée sur la route 132 et aurait aucun impact sur les résidents près de l'autoroute 30 sur le tracé sud.
- 11- Séparation du trafic en transit et du trafic local.
- 12- Advenant un accident majeur sur l'autoroute 30 tracé sud, il n'y aurait aucun impact négatif sur le secteur urbain.

Le promoteur a un parti pris. Pourquoi? *JE* déplore le manque de transparence du promoteur (MTQ) tout au long des audiences publiques et surtout en début de première partie avant qu'un monsieur d'un certain âge avec barbe vienne demander d'arrêter les audiences car il trouvait que le promoteur tentait de manipuler les dirigeants de BAPE et toutes les personnes présentes dans la salle, et je vous dirais qu'il y avait unanimité dans la salle pour avoir entendu beaucoup de personnes s'en plaindre.

Pour finir je voudrais remercier toutes les personnes du BAPE présentes lors des audiences publiques pour leur professionnalisme et leur honnêteté surtout vous, Mme Journault ainsi que M. Paré qui avez su poser des questions pertinentes que le promoteur a tenté de minimiser ou de camoufler par des réponses floues ou sinueuses.

Yvon Desmarais

GARAGE Y M DESMARAIS INC.

320 Route 132

St-Constant, Qc J5A 1M3

Tél.: (450) 638-1785

FAX (450) 638-5619