

CONSULTATION PUBLIQUE

Avant-projet de loi

PROJET DE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU QUÉBEC

Châteauguay, le 3 mars 2005

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR :

**Comité des citoyens (nes)
Autoroute 30, tracé nord/route 132
(tronçon Candiac/Ste-Catherine)**

Saint-Constant, février 2005

- Présentation du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord)

Le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) existe depuis trois ans. Il est formé d'un exécutif de 15 citoyens(nes) et appuyé par un comité élargi de plus de 40 personnes très impliquées dans le dossier.

Le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) représente les intérêts de la très grande majorité des citoyens et des agriculteurs dans le dossier de l'autoroute 30 pour le tronçon Candiac / Sainte-Catherine. De plus, nous travaillons en collaboration avec le conseil municipal de la ville de Saint-Constant et nous sommes membres de la Coalition nationale pour la protection du territoire agricole, mise sur pied par l'Union des producteurs agricoles du Québec, regroupant près de 1,5 millions de personnes. Cette coalition a fait du dossier de l'autoroute 30, tronçon Candiac / Sainte-Catherine, sur la route 132, le symbole de la protection des terres agricoles.

Notre comité a pour but de sensibiliser les gouvernements quant à la préservation des terres agricoles, de l'environnement, de la qualité de vie des 70 000 résidents des villes de Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant et, aussi, quant au développement économique de notre région.

2 - L'intérêt du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 route 132 (tracé Nord) dans le développement durable

Le Comité est sensible à la protection d'une ressource essentielle à l'autonomie alimentaire des Québécois, c'est-à-dire les terres agricoles. Le Comité est aussi sensible à toutes questions liées à l'environnement et à sa protection. En ce sens, l'étalement urbain constitue une menace pour la zone verte, les boisées, les terres humides situées à proximité des grands centres urbains.

Le Comité croit donc qu'il est important de freiner l'étalement urbain dans le cadre d'un Plan de développement durable. Pour ce faire, le Comité croit que le gouvernement doit inscrire dans le Plan de développement durable les principes suivants :

- . Assurer le maintien de la zone agricole à son niveau actuel, particulièrement autour des agglomérations urbaines, et permettre son accroissement
- . Favoriser la pratique des activités agricoles respectueuses de l'environnement
- . Protéger les boisées et milieux humides situées en périphérie urbaine
- . Prendre tous les moyens nécessaires pour réduire l'émission des gaz à effets de serres

- . Assurer le maintien de la qualité de vie des gens en évitant de contaminer et de détériorer des milieux de vie actuellement sains par l'établissement d'usine, de dépotoir ou de tronçon d'autoroutes particulièrement lorsque d'autres alternatives existent
- . Protéger et valoriser le patrimoine incarné par ses biens immobiliers, ses lieux de mémoire et ses paysages culturels

Le Comité croit que le gouvernement doit se comporter en citoyen responsable et respectueux de l'environnement, des boisées, des milieux humides, des terres arables et du patrimoine. En agissant ainsi, la population pourra reconnaître le sérieux de la démarche gouvernementale quant au respect de l'environnement, des ressources naturelles et culturelles.

À cet effet, le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) s'appuie sur la définition du développement durable présentée par la FAO (Food and Agriculture Organization) et adoptée lors du Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg en 2002.

"Le développement durable est la gestion et la conservation de la base de ressources naturelles, et l'orientation des changements technologiques et institutionnels de façon à atteindre et continuer à satisfaire les besoins de l'homme au profit des générations présentes et futures. Un développement durable (dans les secteurs de l'agriculture, des forêts et des pêches) permet de conserver la terre, l'eau, les ressources génétiques végétales et animales, est respectueux de l'environnement, techniquement convenable, économiquement viable et socialement acceptable" (Cette définition a été adoptée en 1989 par la FAO, selon le *Manuel du formateur de la FAO*, Vol. 1) "Les questions de durabilité dans les politiques de développement agricole et rural", 1995)¹

<p>3- Opinion du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) sur le Plan de développement durable du Québec.</p>

Le Comité émet les commentaires sur les points suivants du Plan de développement durable.

1^{er} point: Page 10, sur « l'objectif ultime du développement durable, la qualité de vie »

Le Comité désire souligner que le projet de l'autoroute 30 en zone agricole de Saint-Constant (tracé Sud) viendra bouleverser la qualité de vie de plusieurs milliers de citoyens qui se sont établis dans ce secteur en croyant, depuis plusieurs décennies que l'autoroute 30 passerait dans l'axe de la route 132.

¹ <http://www.fao.org/wssd/SARD/index-fr.htm> http://www.fao.org/index_fr.htm

Les résidants du secteur Sud de Saint-Constant, et ceux du secteur rural, demeurent dans un secteur très calme actuellement et presque exempt de pollution atmosphérique. La venue de l'autoroute 30 en zone agricole viendra perturber gravement la tranquillité et la qualité de l'air des résidants du secteur Sud et rural.

Le Comité désire aussi attirer l'attention sur les effets néfastes, pour les récoltes, de la pollution atmosphérique qui sera engendrée par l'autoroute en milieu agricole.²

2^e point: Page 10. Sur la qualité de vie, le développement durable et les boisés

Le Comité désire attirer l'attention du ministère de l'Environnement quant à la destruction des derniers boisés en milieu humide qui se trouvent dans la zone prévue pour la construction du tracé Sud de l'autoroute 30. Certains de ces boisés servent d'habitat naturel à plusieurs espèces d'oiseaux et de petits mammifères ainsi qu'aux cerfs de Virginie. Ces derniers se déplacent au cours de l'été couvrant ainsi l'ensemble du territoire périphérique. L'habitat des cerfs de Virginie est encore plus important à l'Est de l'autoroute 15 (tronçon Jean Leman du tracé Sud de l'autoroute 30)³ La conservation des derniers boisés de la MRC Roussillon s'inscrit donc parfaitement dans un projet de développement durable.

Le Comité désire souligner l'impact positif sur la qualité de vie qu'aurait la construction de l'autoroute 30 sur la route 132. À cet effet, plusieurs mesures présentées par le ministère des Transports et acceptées par le ministère de l'Environnement, en 2002, visait à améliorer la qualité de vie des citoyens. Parmi ces mesures, il était envisagé de planter plusieurs arbres afin d'améliorer l'aspect visuel et la qualité de l'air dans l'axe de la route 132.

3^e point: Page 11. Sur la notion de milieu de vie

Le milieu de vie est défini comme étant « l'environnement où évoluent les êtres humains : les constructions, les aménagements et les infrastructures que l'on y trouve, le paysage et le contexte visuel dans lequel ces lieux s'insèrent et, enfin, l'atmosphère qui y règne (tranquillité, sécurité) ».

Le Comité tient à vous souligner que le projet du ministère des Transports du Québec du tracé en zone agricole de l'autoroute 30, malgré les mesures d'atténuation envisagées, ne respectera pas la qualité du milieu de vie que connaissent actuellement les résidants du secteur (aspect visuel, aspect sonore, qualité de l'air, etc.)

² <http://www.foncier.org/articles/85/85Slak.htm>

³ Rapport Roche. – juin 1998, pages 79 et 86

À notre avis, le tracé Sud de l'autoroute 30 constitue une agression environnementale, une attaque envers le milieu de vie des citadins et des agriculteurs. Ce tracé causera des dommages permanents sur les repères visuels et les mises en scène rurale et villageoise de Saint-Constant. Ces dommages auront un caractère irréversible et perturbera l'environnement du paysage humanisé de ce secteur caractérisé par le contact entre le milieu urbain et le milieu rural. Cet environnement sera déstructuré dans son organisation spatiale par la construction de viaducs et de leurs talus dans tous les rangs et à la périphérie du village. En conséquence, il annulera tous les travaux réalisés depuis plusieurs années afin de protéger et de mettre en valeur ce secteur par divers programmes financés, entre autres, par des fonds publics.

Cependant, le Comité tient à vous souligner, que le projet de l'autoroute 30 sur la route 132 prévoit plusieurs mesures de réduction du bruit, de la pollution en plus d'améliorer l'aspect visuel, la sécurité des piétons, cyclistes et automobilistes.

De plus, le projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 prévoit aussi la décontamination de plus de 17 sites le long de cette route. Cela constitue une amélioration de la qualité de vie des citoyens en évitant la contamination de la nappe phréatique.

4^e point: Page11. Le mode de vie

Le mode de vie est défini comme « la manière d'être et la façon de vivre. En ce sens, on parle de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel etc. »

Le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) tient à vous souligner que le projet du tracé Sud de l'autoroute 30 en secteur agricole de Saint-Constant ne rencontre d'aucune façon cet objectif du Plan de développement durable.

La mise en valeur du patrimoine naturel agricole ne passe assurément pas par la destruction de 500 hectares d'excellentes terres agricoles pour la construction d'autoroute et ses effets pervers d'étalement urbain. Le tracé Sud viendra perturber les façons de faire des agriculteurs qui devront travailler sur des terres enclavées et d'autres situées à proximité de l'autoroute.

Le Comité des citoyens tient à rappeler que le projet de l'autoroute 30 (tracé Nord) s'insère harmonieusement dans l'axe de la route 132 pour les raisons suivantes :

- il dotera la région de Montréal d'une voie de contournement

- il permettra un accès routier et commercial rapide et sécuritaire (autoroute et voies de service) pour tous les résidents des villes de Candiac, Delson, Ste-Catherine et St-Constant ainsi qu'un aménagement de liens piétonniers et cyclables
- il favorisera le développement commercial et la croissance des retombées économiques de la région
- il offrira à la population une meilleure qualité de vie (moins de stress et plus de sécurité pour les automobilistes) un environnement plus sain (moins de pollution atmosphérique et sonore et meilleur impact visuel)
- il n'aura aucun impact sur les meilleures terres agricoles du Québec et sera respectueux de la Loi de la protection du territoire agricole
- il se réalisera beaucoup plus rapidement et à un coût très inférieur au tracé sud de plusieurs centaines de millions de \$.

5e point : Page 11 : sur les notions de niveau de vie

Le niveau de vie se définit comme une « mesure de quantité et de qualité des biens et des services »

Le Comité désire rappeler que le choix du tracé en zone agricole vient retirer des biens, non seulement aux agriculteurs mais aussi à la population québécoise qui se nourrit grâce à ces terres agricoles.

Cependant, le tracé Nord de l'autoroute 30 (route 132) offre plusieurs accès à une voie rapide aux citoyens des quatre villes concernées pour se rendre à l'Hôpital Anna-Laberge. Cet emplacement de l'hôpital avait d'ailleurs été choisi en fonction de la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132.

4- Opinion du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la 132 (tracé Nord) sur les significations du développement durable pour le gouvernement du Québec

À la page 18 du Plan de développement durable du Québec le gouvernement mentionne les significations du développement durable dans ses actions. Une d'entre-elles mentionne que le gouvernement doit « **veiller à ce que les décisions prises aujourd'hui ne viennent pas compromettre les occasions de développement des générations futures** »

Le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) souligne que le gouvernement ira à contresens de cette signification en réalisant l'autoroute 30 en zone agricole plutôt que sur la 132 pour les raisons suivantes :

Les terres agricoles cultivables sont de plus en plus rares au Québec, en particulier celles de catégorie 2. Ces terres sont faciles à cultiver et elles nécessitent peu d'interventions pour les récoltes.⁴ C'est exactement la catégorie de terres qu'on retrouve dans l'axe du tracé en zone agricole de Saint-Constant. De plus, leur situation géographique fait en sorte qu'elles bénéficient de conditions pédo-climatiques favorables aux récoltes abondantes. La construction d'une autoroute détruira plus de 500 hectares de terres et il est à prévoir qu'avec l'étalement urbain qui en découlera, ce nombre augmentera par la suite. Il y aura donc un effet sur les générations futures, sur la relève agricole et sur l'autonomie alimentaire des Québécois.

Le tracé en zone agricole (tracé Sud) qui aura 13km (comparativement à 7km dans l'axe de la 132) doublera les émissions de GES dans l'atmosphère avec des conséquences sur la santé des résidents actuels et futurs. À cela il faudra ajouter les émissions de CO² causés par la congestion, qui est l'apanage des boulevards urbains, comme pourrait l'être la route 132 dans l'éventualité de la réalisation du tracé en zone agricole. (voir la carte à l'Annexe A)

À cet effet, on peut lire, dans un mémoire publié sur le site de Greenpeace, concernant Kyoto au Québec, que même en privilégiant l'utilisation du transport en commun et l'efficacité des véhicules sur nos routes, **les gains à la fois énergétiques et écologiques pourraient être annulés par l'augmentation du nombre de véhicules et les distances parcourues** »

Voilà pourquoi, nous croyons qu'il est préférable de construire un tronçon moins long soit celui dans l'axe de la 132 (tracé Nord)

5- Conclusion et recommandations du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) sur le Plan de développement durable du Québec.
--

Le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) conclut que le Plan de développement durable présenté par le ministère de l'Environnement, quoique teinté de bonnes intentions, demeure incomplet. En ce sens, le comité demande que des notions de conservation des terres arables et de sécurité alimentaire apparaissent dans le Plan de développement durable.

Le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) invite le gouvernement à « choisir une approche qui implique une manière différente de penser, d'agir de d'interagir » tel que précisé dans son projet de développement durable du Québec.

⁴ Tableau de la page 5 du Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada. – vol. 6, no 1, janvier 2005 (La perte des terres agricoles cultivables au Canada) / 21-006X

http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/freepub_f.cgi?subject=920#920

En ce sens, le Comité croit que le gouvernement ne doit pas attendre que la population manifeste comme elle l'a fait dans le dossier du Suroît. Le gouvernement doit montrer l'exemple et ses intentions réelles en abandonnant son projet de tracé de l'autoroute 30 en zone agricole de Saint-Constant.

6- Recommandations du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé Nord) pour un plan de développement durable digne de ce nom.

1- Que le gouvernement du Québec modifie la définition du développement durable de son Plan de développement durable pour l'adapter à la réalité d'aujourd'hui. Pour ce faire, il doit se baser sur la définition présentée lors du Sommet de Johannesburg de 2002 en incluant la protection de la terre, l'eau et les ressources génétiques végétales et animales

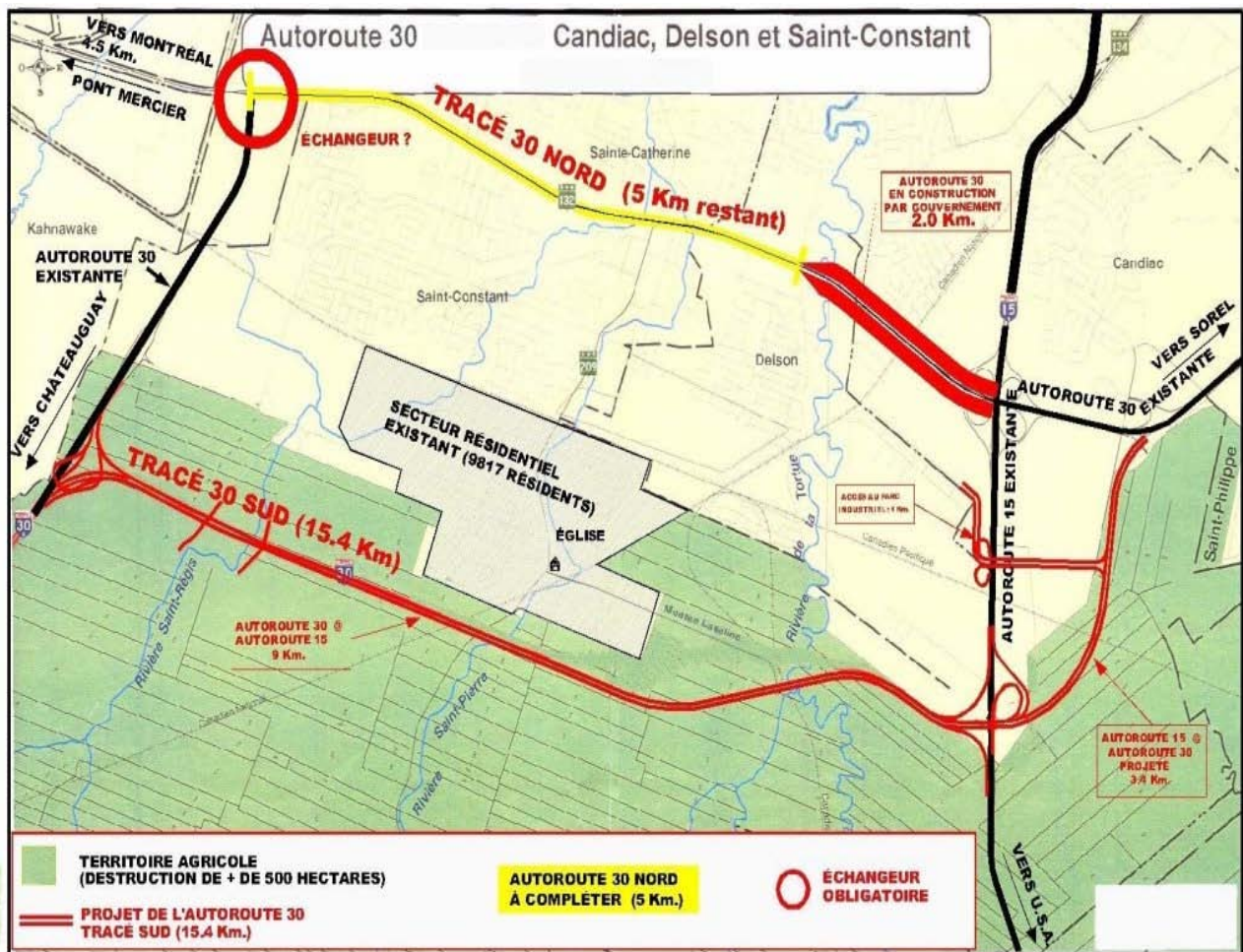
2- Que le gouvernement adopte des mesures concrètes pour l'application du Plan de développement durable par les autorités municipales, régionales et nationales pour le bien commun de l'ensemble de la population

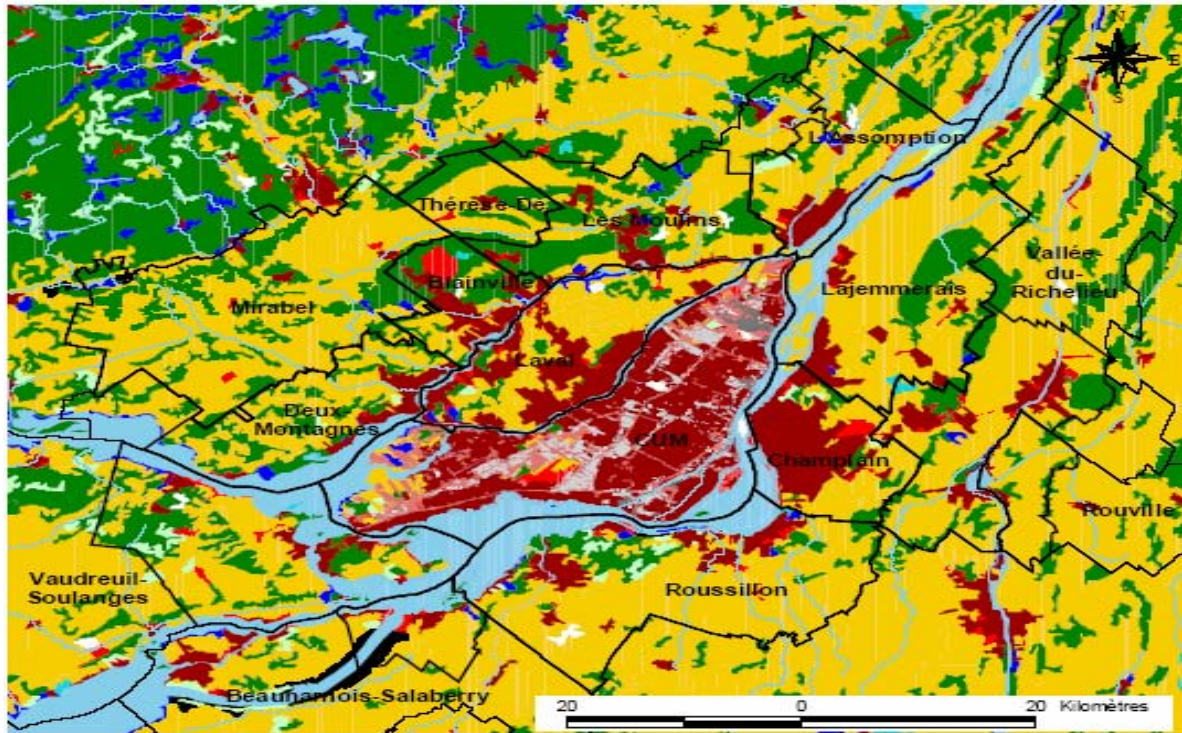
3- Que le gouvernement démontre ses intentions sincères et son sérieux pour le développement durable en optant pour la réalisation du tronçon Candiac-Sainte-Catherine de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 (tracé Nord) afin :

- D'assurer la protection des terres agricoles et la sécurité alimentaire des Québécois d'aujourd'hui et des générations futures.
- De diminuer la longueur du tronçon de l'autoroute 30 et, ainsi, réduire la quantité des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.
- De conserver les boisés en milieu humide, denrées rares dans la MRC Roussillon et autour de la région métropolitaine⁵
- De protéger le paysage humanisé des secteurs voisins des rangs et du village de Saint-Constant
- De favoriser une meilleure qualité de vie à la population tant sur le plan social, économique et environnemental.

Cette dernière recommandation est en conformité avec l'une des deux options (soit la construction de l'autoroute 30 sur le tracé nord) retenues par le BAPE en juin 2002 et ferait de l'autoroute 30 sur la 132 « la plus belle autoroute environnementale du Québec » selon le souhait du président de l'organisme « Résidents verts », vice-président (2002) du Conseil Régional de l'Environnement (CRE) de la Montérégie et impliqué dans le Comité Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) Ville-Marie.

⁵ http://www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/region/06_mtl/PDRRF/portrait_reg_06_34p.pdf





<p>Limites administratives</p> <ul style="list-style-type: none"> — Limite de municipalité régionale de comté ^a — Territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ^b <p>Réseau hydrographique</p> <ul style="list-style-type: none"> — Lac principal, rivière majeure, fleuve ^a — Rivière principale ^a — Marais, marécage, tourbière ^c <p>Milieu agricole ^c</p> <ul style="list-style-type: none"> — Culture, vergers et vignobles, horticulture, élevage de volailles, fourrages, pâturage accidenté, prairie, pâturage amélioré 	<p>Milieu forestier ^c</p> <ul style="list-style-type: none"> — Boisé productif — Boisé non-productif <p>Milieu urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> — 1998 ^a — 1950-1970 ^c <p>Milieu industriel ^d (pour la CUM seulement)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Industrie légère — Industrie lourde 	<p>Autre</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rocher et autre surface sans végétation ^c — Espace affecté à un autre type d'utilisation du sol (activités extérieures) ^c — Carrière, site d'enfouissement (pour la CUM seulement) ^d ou Mine, carrière, sable, carrière de cailloux et creusage à ciel ouvert ^c — Espace vacant (pour la CUM seulement) ^d
--	--	---

http://www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/region/06_mtl/PDRRF/portrait_reg_06_34p.pdf