

**MÉMOIRE
sur
le prolongement de l'autoroute 30
tronçon Candiac/Sainte-Catherine**

Présenté au
Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Par la
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)
et le
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

((Septembre 2005))

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA FTQ ET DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN.....	3
Notre représentativité	3
Nos priorités.....	3
L'emploi et le développement socio-économique	4
La qualité de vie	4
L'étalement urbain	4
INTRODUCTION.....	5
PARTIE 1 : NOTRE APPROCHE	5
Notre intérêt.....	5
Il faut agir	6
Le développement économique et l'environnement.....	7
PARTIE 2 : LA SOLUTION QUE NOUS APPUYONS.....	7
Le tracé nord.....	7
PARTIE 3 : UNE SOLUTION QUE NOUS REJETONS.....	8
Le tracé sud.....	8
PARTIE 4 : LA QUESTION DU PÉAGE	8
PARTIE 5 : PROJECTION.....	9

PRÉSENTATION DE LA FTQ ET DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), la plus grande centrale syndicale du Québec, n'a pas voulu manquer cette occasion d'intervenir dans le dossier du prolongement de l'autoroute 30 tronçon Candiac / Sainte-Catherine, compte-tenu de la grande importance de ce dossier, qui est continuellement en reprise depuis plus de 30 ans, pour l'ensemble de la population de la région montréalaise et pour les travailleurs et les travailleuses que nous représentons. À cette occasion, nous nous joignons à la présentation du mémoire du Conseil régional FTQ Montréal métropolitain que nous endossons.

Notre représentativité

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain représente les affiliés de la FTQ des villes de Montréal, Laval et Longueuil et de la zone de la Rive-Sud de Montréal qui va de Beauharnois à Varennes, touchant les MRC de Lajemmerais, Champlain et Roussillon. Nous représentons ainsi environ 240 000 travailleurs et travailleuses de tous les types d'industries et de services, du secteur privé et du secteur public.

Notre mission fondamentale étant l'amélioration des conditions de travail et de vie de nos membres, toutes les questions reliées au développement social et économique de la région nous interpellent. Nous portons un intérêt particulier à la question du prolongement de l'autoroute 30 parce que nous représentons des travailleurs et des travailleuses qui doivent régulièrement se rendre à leur travail en empruntant les divers axes de transport et les transports en commun. D'ailleurs, nos constats, nos questionnements et nos solutions émanent des expériences et des connaissances concrètes de ces travailleurs et travailleuses qui vivent quotidiennement au cœur de la problématique. Mais nous abordons également la question d'un point de vue régional d'ensemble qui reflète aussi les préoccupations de l'ensemble de nos membres en tant que citoyennes et citoyens, résidents et usagers de divers modes de transport.

Nos priorités

Depuis plusieurs années, nous intervenons au sein de diverses instances de développement local et régional, à la faveur du relèvement social et économique de la population de la région. Comme la problématique de la congestion va en empirant, la qualité de vie en est autant diminuée. De plus, nous soutenons que cette congestion est un facteur important qui nuit au développement de l'emploi et du développement socio-économique de même qu'à la qualité de vie de la population vivant en périphérie.

L'emploi et le développement socio-économique

Depuis plus de 20 ans, la région métropolitaine de Montréal a été sérieusement touchée par les fermetures industrielles et les licenciements collectifs. De plus, les banlieues sont devenues des pôles d'attraction résidentielles et industrielles ce qui nous a fait assister au déplacement de l'emploi mais surtout de l'habitation.

Le problème de circulation gêne sans contredit le développement économique et devient un frein majeur à la création d'emplois. Pour le relèvement économique et social des travailleurs et travailleuses, citoyens et citoyennes, il est urgent de faciliter l'accès à des infrastructures adéquates de transport.

En ce sens, pour nous, la fluidité du transport des personnes et des marchandises dans la grande région montréalaise doit aussi s'inscrire dans un objectif de relance de l'emploi dans la grande région montréalaise et doit agir directement sur cette problématique. Dans le présent cas, l'infrastructure de l'autoroute 30 est essentielle.

La qualité de vie

Par ailleurs, les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent aller de paire avec l'amélioration de la qualité de vie. À cet égard, nous avons deux préoccupations. Il faut, d'une part, réduire le temps de transport et la fatigue qui en découle pour les personnes, en particulier les travailleurs et les travailleuses qui, au jour le jour, subissent les problèmes de congestion. D'autre part, il faut considérer la qualité de l'environnement des gens, citoyens et citoyennes, qui résident dans les villes touchées. Environnement visuel et sonore, qualité de l'air et sécurité sont donc également au nombre de nos priorités.

L'étalement urbain

Enfin, nous considérons que l'étalement urbain a été grandement facilité, il y a une trentaine d'années, par les infrastructures routières. Amplifié par l'étalement économique et l'étalement de l'emploi, ce phénomène entraîne d'énormes coûts, tant économiques qu'environnementaux.

La congestion routière d'aujourd'hui est évidemment l'une des conséquences de l'étalement urbain. Par contre, une circulation facilitée pourrait inciter davantage de familles à s'éloigner du centre de la région. La question n'est certes pas simple. Mais il nous faut composer avec la situation créée qui a des répercussions routières de congestion sur les routes des banlieues.

Bien qu'une politique efficace pour favoriser l'habitation soit nécessaire, nous croyons aussi que les solutions à envisager doivent contribuer à freiner l'étalement urbain plutôt qu'à le favoriser.

INTRODUCTION

Nous sommes souvent divisé sur les effets de la circulation tant sur l'humain que sur l'environnement. Comme il y aura une autoroute, nous devons nous rattacher à la connaissance acquise auprès des travailleuses et travailleurs. De plus, quand on nous propose des projets, on doit y aller par comparaison des effets mais aussi tenir compte des possibilités ou des doutes quant à la pertinence des projets.

Dans la première partie de ce mémoire, nous présenterons l'approche à partir de laquelle nous avons analysé les projets proposés. Par la suite, nous traiterons, en deuxième partie, de la solution qui retient notre attention, et en troisième partie, de celle que nous rejetons, en regard de notre approche. Puis, la quatrième partie de notre mémoire comportera des commentaires sur le péage. Nous terminons en cinquième partie, avec notre projection.

Partie 1 : NOTRE APPROCHE

Notre intérêt

Il serait de notre intérêt premier d'appuyer sans réserve le projet de prolongement de l'autoroute 30 le plus long à cause de l'investissement monétaire qu'il représente et de l'emploi qu'un tel projet va créer pour quelques années.

Il serait de notre intérêt d'appuyer ce projet qui favoriserait le transport routier des marchandises ce qui assurerait, on serait porté à le croire, des liaisons plus rapides entre l'Est et l'Ouest de la métropole et du Québec.

Il serait de notre intérêt d'appuyer ce projet qui favoriserait le déplacement des automobilistes et de la main d'œuvre, nos travailleurs et travailleuses, qui doivent présentement passer des heures en immobilité et en non productivité.

Pour ces aspects, après tout, on s'occupe de travailleurs et travailleuses et plusieurs diront qu'on y trouve notre compte, on devrait aller de l'avant et clamer bien haut, c'est un projet essentiel. Mais... il y a toujours ce mais.

Notre intérêt n'est pas tout à fait que celui-là. Nos affiliés, des gens de la base, des travailleurs et travailleuses, des gens qui se soucient de l'environnement et de la qualité de vie, pas seulement dans leur milieu de travail mais partout, nous disent que ce n'est pas le moyen à développer. Ils nous rappellent qu'on va commettre les mêmes erreurs faites dans un passé pas si loin. On va vous expliquer.

Il faut agir

Disons tout d'abord que la situation actuelle est très contraignante et qu'il est essentiel d'agir. Les problèmes de circulation et de congestion des voies routières des banlieues, comme à Montréal, créent des inconvénients majeurs aux travailleurs et aux travailleuses, aux citoyens et aux citoyennes de même qu'aux entreprises et à l'industrie du camionnage. On se doit de palier le plus rapidement possible à la réalisation de la voie de contournement de la rive-sud.

Mais la congestion systématique aux périodes de pointe a aussi des retombées désastreuses sur les réseaux routiers locaux. Chacun cherche la rue exceptionnelle qui lui permettrait de se sauver de la congestion tout en se rapprochant de l'un des ponts. Et dans cette lignée, la route 132 demeure l'accès le plus court et demeurera le plus fréquenté. De plus, avec l'augmentation du coût des carburants, pas question de faire des kilomètres inutiles : les camionneurs prennent toujours l'accès le plus court, le plus économique. Pourquoi il en serait autrement pour les automobilistes?

Bien que nous soutenions toujours la priorité du développement du transport en commun dans nos mémoires sur la modernisation de la rue Notre-Dame¹, sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud², et sur le prolongement de l'autoroute 25³, dans le dossier du prolongement de la 30, il en est autrement à cause de son rôle essentiel de voie de contournement. Mais le problème de mobilité de la main-d'œuvre ne trouvera véritablement de solution qu'avec un transport en commun efficace, tant vers Montréal qu'à travers la Rive-Sud.

Dans le présent débat, on retrouve des problèmes communs aux autres dossiers entre autres une forte circulation sur des routes inadaptées et une vitesse accrue des véhicules, qui mettent en danger la sécurité de la population, et des éléments de pollution sonore, visuelle et atmosphérique. Cela n'a rien de réjouissant pour la population des villes concernées. Alors on doit se poser la question à savoir pourquoi le tracé nord plutôt que le tracé sud?

Ce qui demeure important, c'est d'agir rapidement parce que les problèmes de congestion limitent la région de Montréal dans son développement, et toute la grande région en souffre. Il faut redonner à la région l'efficacité recherchée par les milieux d'affaires pour créer de l'emploi. De plus, il faut que les infrastructures soient au service et répondent aux besoins des gens.

¹ Mémoire sur le projet du ministère des Transports du Québec concernant le projet de MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME, présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, janvier 2002, 12 pages.

² Mémoire sur l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre Montréal et la Rive-Sud, présenté à la Commission de consultation présidée par M. Roger Nicolet, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain et la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) mai 2002, 14 pages.

³ Mémoire sur le projet du ministère des Transports du Québec concernant le prolongement de l'autoroute 25 présenté au Ministre Boisclair pour le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, janvier 2003, 15 pages.

Le développement économique et l'environnement

De plus, le développement de la communauté est limité par un réseau défaillant. Pour bien desservir les activités économiques, il faut agir. Selon nous, l'angle sous lequel la région doit aborder le problème est le suivant : il faut maximiser l'utilisation des infrastructures routières existantes. Parachever la 30 c'est bien, moderniser la 132 doit aussi demeurer une priorité.

Dans une perspective de développement durable, il faudra repenser le sens de nos choix collectifs. Les citoyens et les citoyennes doivent en prendre conscience, tout comme les politiciens et les politiciennes. La région sera appelée à accepter une augmentation de la circulation par la venue d'une autoroute qui est vouée à désengorger Montréal. Il faudra qu'il y ait évidemment des changements de comportement de la part des automobilistes.

Mais selon nous, c'est la meilleure façon de décongestionner les infrastructures existantes tout en facilitant la mobilité des marchandises et en garantissant l'amélioration de la qualité de vie dans la région.

Certaines personnes ont en vue la possibilité de développer les parcs industriels et ainsi, par la création d'emplois, de voir augmenter leur population. C'est une position louable. Un meilleur réseau routier brise l'isolement et ouvre des perspectives d'avenir. Et si cela permettait à des travailleuses et travailleurs de se trouver des emplois localement?

PARTIE 2 : LA SOLUTION QUE NOUS APPUYONS

Le tracé nord

Nous croyons toujours que le projet initial demeure la meilleure solution. C'est un tracé qui a franchi le temps et les étapes de consultation. Il a toujours été accepté par la population. C'est une solution qui est avantageuse parce que c'est le projet le plus court pour joindre les extrémités et le plus près des utilisateurs.

C'est un tracé qui minimise les pertes en terres agricoles et qui vient régler les problèmes de la 132 en lui laissant son rôle de lien urbain. De plus, ce tronçon permettra de desservir les commerces existants efficacement.

Les travailleuses et travailleurs nous disent que c'est la meilleure solution. Ce sont les usagers qu'il faut écouter.

- Nous supportons ce projet parce qu'il répond le mieux aux besoins de la population. Il ne faut pas penser seulement à l'autoroute 30 pour son utilité comme voie de contournement pour le camionnage, il faut aussi que cette infrastructure serve au développement des villes qu'elle traverse. Que donnerait aux citoyens et citoyennes une belle route éloigné et éloignante?

PARTIE 3 : UNE SOLUTION QUE NOUS REJETONS

Le tracé sud

Pourquoi maintenir un projet de tronçon en terres agricoles qui n'est pas souhaité par la communauté ni par les agriculteurs?

Pourquoi vouloir investir encore plus d'argent dans un tracé plus long et moins accessible?

Pourquoi vouloir imposer une deuxième structure agressive sur l'environnement?

Pourquoi vouloir détruire 500 hectares de terres agricoles parmi les meilleures au Québec, alors que le milieu agricole est déjà attaqué par le développement urbain et économique?

- On ne peut supporter un tel projet alors qu'il y a une alternative déjà analysée et soumise qui convient à la majorité des citoyennes et citoyens. Puisqu'il faut de toute façon parachever la route 132 qui demeurera la principale voie d'accès, on devrait y jumeler l'autoroute. Ce serait une grosse économie en argent mais aussi en environnement. Au lieu d'agresser l'environnement à deux endroits, aussi bien concentrer les effets, ils seront plus facile à minimiser.

PARTIE 4 : LA QUESTION DU PÉAGE

Parler de l'autoroute 30 sans parler de l'intention du Gouvernement d'y aller avec un projet avec péage, c'est presque impossible. Comment peut-on en arriver à vouloir imposer un péage sur la 30?

La question qu'on se fait poser régulièrement est de savoir qui aura à payer pour le droit d'y circuler et de où à où? Pénaliser la population environnante pour se rendre au travail? Pour faire combien de kilomètres?

Nous ne supportons aucun projet de péage à la pièce, et encore moins quand il s'agit d'un projet de PPP. La véritable question, elle doit s'adresser au Gouvernement : s'il veut revenir aux infrastructures à péage, qu'il en fasse un débat de société. On s'est donné un réseau routier de société. Pourquoi vouloir revenir au paiement par l'utilisateur? Pour nous, ça sonne comme ticket modérateur.

Imposer un péage, c'est comme demander aux usagers de payer pour faire un détour; c'est comme un incitatif à ne pas utiliser la nouvelle route pour laisser la place aux autres.

PARTIE 5 : PROJECTION

Nous sommes ouverts à l'établissement de voies d'accès plus efficaces à condition qu'elles desservent efficacement la population. Quand on parle de l'autoroute 30, on pense immédiatement à la voie de contournement sud de l'île de Montréal. Mais ce n'est pas seulement ça. Le parachèvement de la 30 va permettre de développer l'activité économique régionale si elle répond aussi aux besoins de veilles touchées.

Les villes doivent l'opportunité pour exiger la modernisation de la 132 et garder l'activité économique autour du nouvel axe routier amélioré avec la 30.

CONCLUSION

Il est grand temps de corriger la situation de la mobilité routière. Le présente immobilité afflige tout les citoyennes et citoyens du Montréal métropolitain. Il faut redonner une mobilité à la grande région de Montréal pour lui permettre de créer de l'activité économique et de l'emploi tout en assurant une qualité de vie pour les résidents.

Nous disons oui à l'amélioration de la mobilité en tant qu'élément essentiel au développement économique de la région métropolitaine. Mais les solutions doivent s'inscrire dans un plan d'ensemble régional visant à freiner l'étalement économique et urbain.

Déplacer une autoroute en terres agricoles n'est pas une alternative acceptable et ne freine en rien l'étalement économique et urbain.

Il demeure que, selon nous, si nous voulons améliorer la mobilité des personnes et la fluidité de la circulation des marchandises, on doit passer par la réduction du nombre de déplacements en automobile et non pas par des moyens d'en faciliter l'utilisation.

Pour réaliser cet objectif, il faut développer une vision à long terme; il faut une volonté politique de mettre en place un véritable réseau de transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal. C'est là la seule voie pour désengorger le réseau routier et pour permettre à la région de poursuivre son activité économique en tant que métropole du Québec.