

Montréal, le 17 novembre 2005

Madame Renée Poliquin
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 6A6

**OBJET : Projet de parachèvement de l'autoroute 30
Tronçon Jean-Leman
Rectifications aux mémoires déposés**

Madame,

Nous souhaitons apporter certaines rectifications à trente et un (31) des deux cent cinquante-deux (252) mémoires déposés lors de la deuxième partie des audiences publiques tenues en septembre 2005 à Saint-Constant, concernant le projet indiqué en titre.

À cet effet, nous vous soumettons à l'attention de la Commission le document ci-joint, lequel contient l'ensemble de ces rectifications.

Veillez accepter, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments,

Le directeur,



PAUL-ANDRÉ FOURNIER

PAF/GL/nb

p. j. (1)

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac**

Audiences publiques du BAPE - septembre 2005

Rectification des mémoires

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

TABLE DES MATIÈRES

DM1	GRUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE	1
DM3	DAVID JACKSON	3
DM5	WONDERWORKS STUDIOS	3
DM6	ANDRÉ DUGAS	3
DM7	YVES-ANDRÉ FERLAND	3
DM12	ESTELLE CHARRON	3
DM15	VILLE DE SAINT-CONSTANT	3
DM18	RENÉ LEFEBVRE ET FILS INC.	4
DM20	DENIS BILODEAU	4
DM21	DÉVELOPPEMENTS URBAINS CANDIAC INC.	4
DM22	DÉVELOPPEMENTS URBAINS CANDIAC INC.	4
DM23	JEAN-LUC BOURDEAU	4
DM28	CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD	4
DM32	SYLVIE BOURASSA	5
DM34	ALAIN CLOUTIER	5
DM35	CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA MONTÉRÉGIE OUEST	6
DM36	SYLVIE BLAIS	6
DM37	FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-JEAN DE-VALLEYFIELD	7
DM40	VILLE DE CANDIAC	7

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

DM40.1	VILLE DE CANDIAC – ÉTUDE D'IMPACT AGRONOMIQUE	9
DM41	MRC DE ROUSSILLON	10
DM43	VILLE DE DELSON	10
DM44	SYNDICAT DE L'UPA DE SAINT-RÉMI	11
DM45	JULIE LÉVESQUE	11
DM48	LES DÉVELOPPEMENTS IBERVILLE LTÉE	11
DM50	JOHANNE BOIVIN	11
DM51	LUDOVIC LÉVESQUE	12
DM64	CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DE ROUSSILLON	12
DM71	DAVID ST-JAMES	12
DM84	JACQUES LONGTIN	12
DM223	MUNICIPALITÉ DE SAINT-PHILIPPE	13

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No DM	Affirmation	Rectification
1. 1.1. 1.2.	<p>GRUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE</p> <p>Mise en cause des prévisions du MTQ</p>	<p>Le ministère des Transports, dans ses prévisions de déplacements, se base sur les tendances lourdes qui affectent la socio-démographie et la mobilité des personnes. Ces tendances observées à travers les enquêtes origine-destination (O-D) quinquennales, démontrent un ralentissement de la croissance de la population et des déplacements ainsi qu'une poursuite du vieillissement de la population, de la hausse des emplois, de la motorisation des femmes et de l'urbanisation importante des secteurs périphériques sur les plans de la population et de l'emploi. Ces tendances sont cependant nuancées d'une région à l'autre.</p> <p>Quelques faits saillants des enquêtes O-D des années 87, 93, 98 et 2003 sont présentés sur la base d'un territoire comparable (afin d'éliminer le biais dû à l'agrandissement du territoire couvert par les enquêtes O-D à travers le temps).</p> <p>Population : la population de la rive sud et de la couronne sud est passée de 604 000 en 1987 à 736 000 en 2003, soit une augmentation de 22 %. Durant la même période, une diminution de la taille des ménages a été observée. Celle-ci passait de 2,90 à 2,61 personnes par ménage. Le vieillissement de la population s'est poursuivi de façon à ce que le groupe d'âge de 50 ans et plus est passé de 25 % en 1987 à 30 % en 2003.</p> <p>Motorisation : La partie du territoire de la Montérégie couvert par l'enquête O-D a vu son parc automobiles passé de 285 000 véhicules en 1987 à 435 000 véhicules en 2003, soit une croissance de 53 %. Le taux de possession est accru durant la même période de 26 % en passant de 0,47 à 0,59 automobile par personne.</p> <p>Emplois : Alors que le nombre d'emplois sur l'ensemble du territoire couvert par l'enquête O-D a augmenté de 17 % entre 1987 et 2003, l'augmentation sur la partie montréalaise a atteint 71 %, passant de 108 000 à 185 000 emplois. Quand à l'île de Montréal, son poids comme pôle d'emplois de la région Métropolitaine est passé de 81 % en 1987 à 71 % en 2003.</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

N ^o DM	Affirmation	Rectification
		<p>L'ensemble de ces tendances lourdes font de sorte que les déplacements observés ont accru sur le territoire couvert par l'enquête O-D. Ainsi, chaque matin (6 h à 9 h) la rive sud et la couronne sud généraient quelques 210 000 déplacements en 1987 comparativement à 309 000 déplacements en 2003, soit une augmentation de 47 %.</p> <p>Se basant ainsi sur ces tendances lourdes, le ministère des Transports estime la croissance des déplacements selon une méthodologie éprouvée, dans les quelques cent zones qui constituent l'agglomération de Montréal. Cet exercice permet de produire des matrices origine-destination pour chaque horizon d'analyse retenu (2011, 2016 ou 2021). Ces matrices alimentent par la suite le modèle d'affectation du trafic sur le réseau (EMME/2) afin d'obtenir la charge du réseau selon les principes d'équilibre et du chemin le plus court (en terme du temps et de distance).</p> <p>Il faut signaler que l'accroissement du trafic sur les axes routiers n'est pas uniforme, mais dépend entre autre de la capacité de chaque axe, du nombre d'alternatives entre chaque paire de zones offertes aux usagers et du degré d'attractivité de l'axe en question. Tous ces éléments sont pris en considération lors de la simulation du trafic sur le réseau.</p> <p>Références</p> <p>La mobilité des personnes dans la région de Montréal : Faits saillants. Document électronique disponible sur le site de l'Agence métropolitaine de transport : http://www.cimtu.qc.ca/enqOD/2003/Faits_saillants/Index.asp</p> <p>Modèle de prévision de la demande. Document électronique disponible sur le site du ministère des Transports : http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/modelisation/previsions.asp</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No. DN	Affirmation	Rectification
3.	<p>DAVID JACKSON</p> <p>Page 2, 3^e paragraphe : « and the 132 remains the polluted, congested, dangerous nightmare of a road that nobody has bothered to fix... »</p>	<p>Le MTQ est déjà en train de réaménager les deux premiers kilomètres de la route 132 entre l'autoroute 15 et la rue Principale. De plus, il est déjà à concevoir les cinq autres kilomètres jusqu'à l'intersection actuelle de l'autoroute 30, de concert avec les villes et la MRC.</p>
5.	<p>WONDERWORKS STUDIOS</p> <p>Page 2, 1^{er} paragraphe : « Le fait d'avoir une autoroute si près de notre studio va totalement à l'encontre et va nuire à notre capacité de répondre à ce besoin acoustique. »</p>	<p>Le bruit ne doit pas être un si gros problème, puisque les studios Mel's à Montréal sont tous à proximité de l'autoroute Bonaventure. De plus, la Politique sur le bruit du MTQ ne protège pas l'industriel, mais l'institutionnel et le résidentiel.</p>
6.	<p>ANDRÉ DUGAS</p> <p>Page 2, 4^e paragraphe : « ...Le 2/3 des véhicules de transit devra se diriger vers le West Island. »</p>	<p>L'enquête origine-destination réalisée par le MTQ indique que 25 % des usagers du tronçon Jean-Leman seront des utilisateurs du pont Honoré-Mercier, et non pas les deux tiers, donc moins d'achalandage au carrefour A-30 actuel et la route 132.</p>
7.	<p>YVES-ANDRÉ FERLAND</p> <p>Page 1, 2^e paragraphe : « Ce tronçon passerait-il à l'intérieur d'un boisé humide qui assure un habitat... »</p>	<p>On réfère ici au boisé de la rivière à la Tortue lequel ne fait pas partie du projet sous étude du BAPE.</p>
12.	<p>ESTELLE CHARRON</p> <p>Page 1, 2^e paragraphe : « ...coût de construction du tronçon Jean-Leman qui élevait la facture de l'autoroute 30 au sud... »</p>	<p>Le tronçon Jean-Leman est évalué à 52 M\$ alors que le tracé via l'autoroute 15 est évalué à 69 M\$. La construction via le tronçon Jean-Leman est donc moins coûteuse.</p>
15.	<p>VILLE DE SAINT-CONSTANT</p> <p>Page 15 : « ...est-ce que le BAPE... aurait maintenu cette préférence avec un coût nettement supérieur du tracé sud incluant Jean-Leman.</p>	<p>Le tronçon Jean-Leman est évalué à 52 M\$ alors que son alternative via l'autoroute 15 est évaluée à 69 M\$. La construction via le tronçon Jean-Leman est donc moins coûteuse.</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

N° DM	Affirmation	Rectification
18.	<p>RENÉ LEFEBVRE ET FILS INC.</p> <p>Page 2, 3^e paragraphe : « ...On éviterait au moins d'empiéter davantage sur les terres de la région tout en préservant un boisé centenaire, un milieu humide ainsi que les habitats naturels d'espèces à protéger au Québec. »</p>	<p>Le boisé centenaire se situe près de la rivière la Tortue et non pas sur le tronçon Jean-Leman. De plus, il n'y a aucune espèce menacée ou vulnérable qui a été répertoriée dans la zone d'étude.</p>
20.	<p>DENIS BILODEAU</p> <p>5^e paragraphe : « Peu de temps après le décret de « 2004 », le tronçon Jean-Leman apparaît dans le décor. »</p>	<p>Le tronçon Jean-Leman a été montré à la population le 28 novembre 2003.</p>
21.	<p>DÉVELOPPEMENTS URBAINS CANDIAC INC.</p> <p>Page 4, en haut : « ...les tracés proposés par le MTQ ont pour effet de briser la continuité du rang Saint-André... »</p>	<p>Voir verbatimes : P.-A. F. : il est possible d'étager le rang Saint-André au-dessus de l'autoroute 30.</p>
22.	<p>DÉVELOPPEMENTS URBAINS CANDIAC INC.</p> <p>Page 1, 4^e paragraphe</p>	<p>P.-A. F. : il est possible d'étager le rang Saint-André au-dessus de l'autoroute 30.</p>
23.	<p>JEAN-LUC BOURDEAU</p> <p>Page 4, 2^e paragraphe : « le tronçon Jean-Leman va détruire plus de 500 hectares d'excellentes terres agricoles de catégorie 2. »</p>	<p>Le tracé retenu par le MTQ utilise 22,9 ha de terres en zone agricole et en isole 16 autres.</p>
	<p>Page 5, 2^e paragraphe : « ...et en plus, ajouter une nouvelle taxe déguisée, soit un poste de péage... »</p>	<p>Aucun poste de péage en sera implanté sur le tronçon Jean-Leman, ni ailleurs dans la partie est de l'autoroute 30.</p>
28.	<p>CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD</p> <p>Page 4, 3^e paragraphe : « ...D'après le MTQ, à cause de ce tracé, des niveaux de services critiques seraient atteints sur l'autoroute 30 dès 2009. »</p>	<p>Il s'agit ici de la situation où l'autoroute 30 chevaucherait l'autoroute 15 telle qu'elle existe actuellement, n'étant pas adaptée à la clientèle additionnelle apportée par l'autoroute 30.</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No DM	Affirmation	Rectification
32.	<p>SYLVIE BOURASSA</p> <p>Page 10, 4^e paragraphe : « En clair, il y aura plus de véhicules au total, et ceux-ci, circuleront sur une plus longue distance combinée. Ceci signifie plus d'essence consommée, donc davantage d'émission de gaz à effet de serre. »</p>	<p>La croissance du nombre de déplacements aura lieu de toutes les façons que ce soient sur Jean-Leman ou ailleurs dans la région métropolitaine. Les véhicules qui utiliseront Jean-Leman maintiendront une vitesse continue, ce qui compensera en grande partie aux arrêts-départs du trajet via la route 132, malgré la plus longue distance vers le pont Honoré-Mercier.</p>
34.	<p>ALAIN CLOUTIER</p> <p>Page 16, 1^{er} paragraphe : « Le tronçon Jean-Leman accélérera le développement du boisé situé au sud de l'autoroute 30 actuelle et à l'est de l'autoroute 15. »</p>	<p>Ce boisé se situe en zone blanche. La ville de Candiac prévoit le détruire indépendamment de la réalisation du tronçon Jean-Leman.</p>
	<p>Page 17 : « destruction de deux marais. »</p>	<p>Un seul marais sera détruit, il s'agit d'un étang aménagé par le propriétaire du 99, rang Saint-André et dans lequel il élève des poissons rouges.</p>
	<p>Page 18 : « destruction de la faune présente et quelques espèces vulnérables. »</p>	<p>Aucune espèce menacée ou à statut précaire n'est présente dans la zone d'étude.</p>
	<p>Page 18 : « destruction du paysage bucolique. »</p>	<p>L'autoroute 30 dans le tronçon Jean-Leman sera construite en dépression sur la plus grande partie de sa longueur réduisant ainsi à faible son impact visuel sur le milieu.</p>
	<p>Page 20, 4^e paragraphe : « Si un tronçon à l'image de Jean-Leman vers le pont Honoré-Mercier n'est pas nécessaire, alors par ricochet, le tronçon Jean-Leman ne l'est pas non plus. Empruntons la 15 existante qui requiert un minimum de modifications pour améliorer la fluidité. »</p>	<p>L'autoroute 30 représente le lien autoroutier principal de la région et le contournement de Montréal. Ainsi, sa continuité et sécurité sont des attentes pour sa clientèle en transit sur de grandes distances. Alors que lorsqu'on la quitte pour accéder à la route 132 ou au pont Honoré-Mercier, on doit s'attendre à des contraintes liées à la circulation locale et à la congestion des heures de pointe.</p> <p>Quant à l'option via l'autoroute 15 au lieu du tronçon Jean-Leman, il a été présenté publiquement qu'il s'agit d'une intervention plus coûteuse, moins sécuritaire et moins intéressante pour acheminer cette quantité et ce type de trafic.</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No. BM	Affirmation	Rectification
35.	<p>CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA MONTÉRÉGIE OUEST</p> <p>Page 5, 3^e et 4^e paragraphes : « position de la CRÉ Ouest »</p>	<p>Les retombées économiques de l'autoroute 30 se situent d'abord au niveau de la CMM et au niveau national, tout comme la protection du territoire agricole qui fait partie des responsabilités dévolues à tous les élus.</p>
36.	<p>SYLVIE BLAIS</p> <p>Pages 1 et 2 : « le MTQ lui-même a déjà mentionné que 90 % des véhicules circulant actuellement sur la route 132 représentent du trafic local et de transit régional (origine ou destination dans le secteur) et, donc, continuera à emprunter cette voie. »</p>	<p>La circulation locale comprend celle qui a une origine ou une destination dans une zone comprenant les villes de Châteauguay jusqu'à La Prairie. La circulation locale la plus susceptible de demeurer sur la route 132 est surtout celle qui a une origine ou une destination dans les villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et la partie ouest de Candiac. Il en va de même pour le transit régional.</p>
	<p>Page 2, 3^e paragraphe : « ...le niveau sonore passera de faible à fort pour plusieurs d'entre eux particulièrement dans le secteur du boulevard Jean-Leman. »</p>	<p>La variante retenue par le MTQ implique la démolition d'une des deux maisons de ce secteur. Pour l'unique maison qui demeure sur le boulevard Jean-Leman, le MTQ prévoit une butte antibruit de quatre mètres de hauteur sur une longueur de 270 mètres en bordure de l'autoroute. De plus, celle-ci sera construite en dépression par rapport au terrain naturel. Ces aménagements permettraient de réduire les niveaux sonores projetés en 2021 à près de 55 décibels et de réduire l'impact sonore prévu de fort à faible.</p>
37.	<p>FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-JEAN DE-VALLEYFIELD</p> <p>Page 8, 3^e paragraphe : « en quoi le projet Jean-Leman améliorera la circulation sur la route 132 considérant que le parcours est plus long... »</p>	<p>Par rapport au tracé via l'autoroute 15, le tracé via Jean-Leman rendra le tracé sud plus court et plus attrayant pour les usagers du pont Honoré-Mercier en provenance de l'est, en raison de la continuité et de la fluidité accrue du lien incitant ainsi plus d'usagers à transférer de la route 132 à l'autoroute 30 sud.</p>
	<p>Page 10, 3^e paragraphe : « enquête O-D 2003 »</p>	<p>La diffusion des premiers résultats de l'enquête origine-destination 2003 s'est faite durant les deux premiers trimestres de 2005. Il s'agit en fait, d'une version préliminaire de l'enquête origine-destination 2003, mais qui devrait encore passer à travers un processus de traitement et d'épuration. À la fin de ce processus, une version finale sera alors disponible probablement vers le printemps 2006.</p> <p>C'est à partir de ce moment là que le MTQ pourra effectuer les prévisions des déplacements en intégrant dans son modèle prévisionnel, les tendances observées en 2003. Cet exercice pourra être complété vers la fin de l'été 2006.</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

N ^o DM	Affirmation	Rectification
		<p>Donc en date de septembre 2005, les données disponibles ne permettent pas de dresser le portrait futur des déplacements sur la base des données de l'enquête origine-destination réalisée en 2003.</p> <p>http://www.cimtu.qc.ca/</p>
37.	<p>Page 32, 3^e paragraphe : « Or, seul le mémoire de la Fédération mérite selon nous d'être rectifié pour ce qui est de la qualification du boisé présent sur la superficie visée par le tracé. Plus précisément, à la page 32 du mémoire, au troisième paragraphe, il est établi que :</p> <p>« Le ministère des Transports qualifie les boisés présents sur les lieux comme une friche. Par contre, selon l'étude d'impact agricole de M. Daniel Labbé de mai 2004, on retrouverait dans la superficie visée des feuillus intolérants, denses, classe 30 ans, des feuillus tolérants, denses, arbres vieux et d'âge varié, des feuillus moyennement denses, classe de 50 ans, des feuillus tolérants, clairsemés, arbres vieux et d'âge varié et finalement, des pins blancs, moyennement denses, classe de 90 ans. Une friche signifie une terre cultivée abandonnée volontairement par un spéculateur immobilier pour les terres présentement à l'étude. La coupe de boisés de 30, 50 et 90 ans implique la destruction de nombreux habitats fauniques bien établis, le déplacement de la faune ».</p>	<p>La liste des peuplements forestiers à laquelle ce mémoire réfère ne décrit pas les peuplements de la superficie visée, mais plutôt l'ensemble de ceux présents dans toute la zone d'étude. Le seul peuplement présent, en zone agricole, sur la superficie visée se situe sur la propriété CAND-5795-6. Il est décrit au tableau 2 de la page 18 de l'étude d'impact agricole de mai 2004 (étude de Daniel Labbé) comme un peuplement de feuillus intolérants d'environ 25 ans d'âge moyen (âge moyen des arbres dominants) et de densité variable. Par ailleurs, à la page 24 de cette même expertise au 3^e paragraphe, il est clairement indiqué que ce peuplement résulte de l'abandon à la friche de sols qui ont déjà été cultivés.</p>
40.	<p>VILLE DE CANDIAC</p> <p>Page 21, 2^e paragraphe ainsi que page 22 en haut : « Selon les experts consultés par la ville de Candiac, la proposition de tracé avancé par le MTQ a fait l'objet d'une étude d'impact incomplète. »</p>	<p>L'étude d'impact du MTQ a été réalisée selon la directive reçue du ministère de Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Ce dernier a d'ailleurs émis un avis de recevabilité à l'égard de l'étude du MTQ. Elle n'est donc ni sommaire, ni incomplète.</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiak
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No. DM	Affirmation	Rectification
40.	Page 26, section 2.4.1, 2 ^e paragraphe : « or, ces deux échangeurs comportent plusieurs inconvénients en regard de la sécurité routière et de la fluidité. »	Il est faux de prétendre que le futur échangeur A-15/A-30 proposé par le MTQ comporte plusieurs inconvénients. La configuration de cet échangeur permet d'assurer des conditions de circulation de qualité en termes de confort, de fluidité et de sécurité. De plus, cette configuration est basée sur la future demande de circulation (2021).
	Page 30, article 2.4.3, 1 ^{er} paragraphe : « Ce tracé... oblige d'exproprier la maison au 99, rang Saint-André, génère des impacts plus importants sur le quartier résidentiel de Candiak en voie de réalisation (poussières, bruit, qualité de l'air) et détruit le boisé le long du boulevard Jean-Leman. »	Il n'est pas nécessaire d'aller vers l'est aussi loin que le tracé Jean-Leman – Roussillon pour réaliser les objectifs de la ville. Le tracé préliminaire du MTQ (tracé de référence) serait acceptable en regard de ces mesures. Cependant, le MTQ maintient son choix de tracé retenu, tel que présenté dans l'étude d'impact.
	Page 30, section 2.4.3, 2 ^e paragraphe : « ...ce tracé oblige la population locale à effectuer certains détours par l'élimination de la continuité du rang Saint-André et l'ajout d'une voie de desserte du côté est de la nouvelle autoroute. »	Lors des audiences (phase 1), il a été indiqué que le MTQ pouvait apporter des modifications au tracé recommandé du rang Saint-André en ajoutant un pont d'étagement au-dessus de l'autoroute 30, de façon à conserver la continuité du rang Saint-André. Ce faisant, il devient possible de conserver l'intégralité des mouvements permis à l'échangeur Jean-Leman et du lien vers Saint-Philippe (rang Saint-Joseph Sud).
	Page 33, section 2.4.4, 2 ^e paragraphe : « Ce tracé permet d'implanter un échangeur à peu de frais au niveau du rang Saint-André. »	La conception et l'implantation d'un échangeur doivent permettre d'assurer la meilleure circulation possible conformément aux intérêts de la collectivité. Aussi, la distance d'au plus de deux kilomètres entre l'échangeur Jean-Leman et le futur échangeur A 15 et A-30 est insuffisante pour l'implantation comportant des bretelles d'entrée et de sortie sur l'autoroute. Le fait d'ajouter un échangeur à cet endroit où le tracé est composé de deux courbes horizontales rapprochées et de courbes verticales (passage de l'A-30 sous la voie ferrée du CP) ne pourrait que détériorer grandement les conditions de circulation et de sécurité. Pour ce qui est de conserver la configuration existante à l'échangeur Jean-Leman, nous avons déjà précisé que cet élément pouvait être assuré par le tracé recommandé du MTQ (voir rectification à la section 2.4.3).

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

N ^o DM	Affirmation	Rectification
40.	Page 33, section 2.4.5, 1 ^{er} paragraphe : « ...le besoin d'un lien direct A-30 Est/A-15 nord devient très secondaire. »	Il est faux de prétendre que le lien direct A-30 Est/A-15 Nord est très secondaire. La configuration proposée par le MTQ tient compte de la future demande en circulation. À titre d'exemple, pour le mouvement A-30 Est/A-15 Nord, on prévoit environ 700 véhicules à l'heure de pointe en 2021, ce qui est relativement important. Aussi, il faut préciser que la réalisation de cet échangeur est déjà incluse au tronçon de l'autoroute 30 situé à l'ouest de l'autoroute 15 et pour lequel nous avons déjà obtenu les autorisations requises (décret A-30 sud). La configuration de cet échangeur ne fait donc pas partie du projet à l'étude).
	Page 35, 5 ^e paragraphe : « ...pour maintenir la circulation durant les travaux sur le segment A-15/route 132, le MTQ prévoit construire un demi-échangeur près de la voie ferrée traversant l'A-15... »	Le MTQ est en train de réaliser ces travaux sur la route 132 et n'en a pas besoin ce demi-échangeur.
40.1	VILLE DE CANDIAC – ÉTUDE D'IMPACT AGRONOMIQUE Page 2 : « La partie nord, au nord du rang Saint-André est complètement enclavée par des activités non agricoles sur ses quatre faces. »	a) La partie nord n'est pas enclavée, elle est au contraire très accessible pour être délimitée sur trois côtés par des chemins publics (rang Saint-André, Jean-Leman, chemin de Candiac et rang Saint-Joseph Sud). b) La partie nord n'est pas circonscrite par des activités non agricoles, du côté sud soit du côté du rang Saint-André, elle se rattache à des terres agricoles exploitées et récemment mises en valeur.
	Page 3, dernier paragraphe : « Des travaux majeurs de drainage souterrain, de drainage de surface de nivellement et d'enlèvement des lignes de branches, devraient être réalisés avant toute remise en culture de ces terrains. »	Ces terrains ont été cultivés jusqu'en 1999 environ dans leur état actuel et seraient aisément récupérables actuellement aux mêmes fins. Les travaux proposés permettraient d'optimiser le potentiel des sols pour des rendements optimaux et une plus vaste gamme de culture. Ces travaux demeurent des travaux de mise en valeur courants qui peuvent se réaliser d'un coup ou graduellement dans le temps.
	Page 4 : Pour le drainage du secteur nord, on allègue que « ... il faudrait aussi prévoir des coûts additionnels pour l'abaissement des infrastructures publiques afin d'améliorer le drainage. »	Aucun plan de drainage avec cote de niveau et aucune analyse approfondie ne vient valider ces affirmations douteuses. Dans le pire des cas, dans les régions où la topographie est plane, les réseaux de drainage souterrain sont munis d'un dispositif de pompage à la sortie du drain collecteur qui permet de rejeter les eaux du rabattement de nappe dans le réseau de drainage superficiel. Il s'agit de travaux normaux et communs qui n'impliquent nullement l'abaissement des infrastructures publiques.

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No DM	Affirmation	Rectification
40.1	Page 4, 5 ^e paragraphe : on estime à 36 ha la zone de ravins et de friche en statuant que : « ...Les autres superficies, qui ne font pas partie de la zone de ravins, sont découpées d'une façon très irrégulière qui les rendrait difficile à mettre en culture. »	a) Les ravins eux-mêmes couvrent une superficie largement inférieure à 36 ha. b) Les mêmes contraintes de ravinage identifiées à la carte pédologique au sud du rang Saint-André n'ont pas empêché la mise en valeur et en culture récente de toutes les superficies suite à des correctifs appropriés (remblais, nivellement, redressement de fossés, etc.). Sur cette base à 36 ha, la superficie de la zone de ravins dans la partie nord s'avère excessive.
41.	MRC DE ROUSSILLON Page 22, article (n) : « Il n'offre pas un échangeur avec une géométrie optimale un raccordement des autoroutes 15 et 30 afin d'assurer sécurité et fluidité des usagers : »	Au contraire, le MTQ propose une géométrie optimisée en terme de sécurité et de fluidité à cet échangeur. La géométrie soutenue par la MRC vise uniquement à récupérer des superficies en zone non agricole et non pas des objectifs de sécurité et de fluidité. Au point de vue géométrique, les ajustements proposés par le MTQ à son tracé concernant l'ajout d'un pont d'étagement à la hauteur du rang Saint-André permettent de conserver la continuité du rang Saint-André, de même que l'intégralité des mouvements permis à l'échangeur Jean-Leman et du lien vers Saint-Philippe.
	Page 22, article (q) : « Il rend difficile l'accès à la gare de trains de banlieue Candiac-Montréal en obligeant d'utiliser la sortie 99, qui sera déjà très sollicitée; »	L'accès actuel à la gare, à partir du réseau autoroutier, est justement la sortie 99. Rien n'est changé avec le projet du MTQ. De plus, la capacité de cet échangeur est excellente, et répondra à la demande pour très longtemps.
	Page 27, article (o) : « Il est un tracé supérieur qui vient bonifier la proposition du Ministère, et ce, à plusieurs niveaux... »	Au point de vue géométrique, les ajustements proposés par le MTQ à son tracé concernant l'ajout d'un pont d'étagement à la hauteur du rang Saint-André permettent de conserver la continuité du rang Saint-André, de même que l'intégralité des mouvements permis à l'échangeur Jean-Leman et du lien vers Saint-Philippe.
43.	VILLE DE DELSON Page 6, 2 ^e paragraphe : « ...Les tracés (du MTQ) viennent enclaver le parc industriel de Delson... »	Le tronçon Jean-Leman n'affecte aucunement la desserte du parc industriel de Delson, et ne l'enclave pas non plus. La ville confond le tronçon Jean-Leman avec le tronçon sud, lequel a déjà été approuvé par décret gouvernemental.

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No DM	Affirmation	Rectification
43.	Page 6, 5 ^e paragraphe : « ce projet est situé en partie sur le territoire de Delson... »	Le tronçon Jean-Leman n'est pas situé sur le territoire de la ville de Delson, que ce soit le « tracé recommandé » par le MTQ ou le « tracé préliminaire ».
44.	SYNDICAT DE L'UPA DE SAINT-RÉMI Page 3, 1 ^{er} paragraphe	La notion d'enclavement signifie que les hectares de terres agricoles sont inaccessibles. Il s'agit plutôt de superficies isolées du reste de la zone verte, entre l'autoroute et la zone non agricole, dont l'accès sera assuré autrement, par exemple, via les routes locales.
	Page 4, 4 ^e paragraphe : « ...affecter le drainage... »	Le MTQ s'est engagé à maintenir la qualité du drainage lors de ses travaux, que ce soit le drainage ouvert, via des fossés et des ponceaux ou le drainage fermé souterrain, à l'aide des drains collecteurs appropriés.
45.	JULIE LÉVESQUE Page 5, en haut : « Le tronçon Jean-Leman affectera directement 27,4 ha en plus de mettre en étai 33,7 ha »	Le tracé recommandé par le MTQ nécessite 22,9 ha pour son emprise et isole 16,0 ha entre l'autoroute et la zone non agricole.
48.	LES DÉVELOPPEMENTS IBERVILLE LTÉE Page 4, 1 ^{re} puce : « ...profitent d'au moins deux points d'accès... »	Le MTQ a prévu un échangeur sur l'autoroute 15, compatible avec le concept de l'échangeur A-15/A-30 Sud. Il y a cependant urgence à prendre une décision sur sa réalisation.
	Page 4, 2 ^e puce : « que la capacité de l'échangeur Jean-Leman sera insuffisant pour accueillir l'achalandage généré par notre projet (de carrefour Candiac)... »	Thu – à venir
50.	JOHANNE BOIVIN Page 2, en bas : « ...payer les millions supplémentaires qu'engendre le tronçon Jean-Leman! »	Les estimations des coûts du tracé recommandé et de l'option via l'autoroute 15 indiquent que cette dernière est plus coûteuse : 69 M\$ vs 52 M\$

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

No DM	Affirmation	Rectification
51.	<p>LUDOVIC LÉVESQUE</p> <p>Page 1, 3^e paragraphe : « Je me soucie de la pollution que va engendrer (cette circulation)... »</p>	<p>Il est reconnu que la division de la circulation sur deux axes apporte une plus grande dispersion de la pollution atmosphérique engendrée, et donc globalement, un impact moins important sur les individus.</p>
64.	<p>CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DE ROUSSILLON</p> <p>Page 17, dernier paragraphe : « Le Ministère ne semble pas reconnaître ces enjeux (de développement économique), bien qu'il en a été informé »</p>	<p>L'objectif du MTQ n'était pas de faire un tracé maximisant les retombés économiques, mais plutôt de minimiser l'ensemble des impacts environnementaux. Toutefois, le MTQ s'est montré ouvert à la proposition de tracé revendiqué par la Ville de Candiac et la MRC en présentant à la Commission un corridor de tracé qui lui est acceptable sur le plan technique. La limite est de ce corridor correspond à peu près au tracé proposé par les intervenants économiques du milieu.</p>
	<p>Page 50, en haut : « Le tracé Jean-Leman – Roussillon ne nécessite pas de voie de service le long de la future A-30, ... »</p>	<p>Lors des audiences (1^{re} partie), le MTQ a indiqué qu'un pont d'étagement, pour conserver la continuité du rang Saint André, pouvait être inclus au tracé recommandé du Ministère. Ce changement implique que le chemin de service qui était prévu le long de la future autoroute 30 ne serait plus nécessaire. Aussi, sans ce chemin de service, l'intégralité du lien vers Saint-Philippe, telle que le souhaite cette municipalité, peut être conservé entre l'échangeur Jean-Leman et le rang Saint-Joseph Sud.</p>
71.	<p>DAVID ST-JAMES</p> <p>Page 1, 2^e paragraphe : « ...il en coûtera 53 millions de dollars de plus. Ces coûts ajoutés aux 183 millions... totalisent 236 millions de dollars pour l'ensemble du projet (tracé sud et Jean-Leman). »</p>	<p>Le coût de réalisation du projet du tronçon Jean-Leman a été évalué à 52 M\$. Ceci s'ajoute aux 136 M\$ du tronçon sud pour un total de 188 M\$ pour la partie est de l'autoroute 30.</p>
84.	<p>JACQUES LONGTIN</p> <p>Page 1, 2^e paragraphe : « Le tronçon Jean-Leman n'a pas d'étude d'impact bien étoffée, comme tout projet qui se respecte devrait avoir. »</p> <p>Page 2, 2^e paragraphe : « ...on ne parle pas du boisé centenaire qu'on détruira... »</p>	<p>L'étude d'impact du tronçon Jean-Leman respecte la directive émise à ce sujet par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). À preuve, cette étude d'impact a fait l'objet d'un avis de recevabilité du MDDEP.</p> <p>Le boisé centenaire ne se situe pas dans la zone d'étude du tronçon Jean-Leman mais plutôt dans l'axe du tracé sud pour lequel le décret gouvernemental a déjà été émis.</p>

**Parachèvement autoroute 30 de l'autoroute 15 au boulevard Jean-Leman
dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac
Audiences publiques du BAPE - septembre 2005**

Rectification des mémoires

N°	Affirmation	Rectification
223	MUNICIPALITÉ DE SAINT-PHILIPPE Page 9, 2 ^e paragraphe : « La continuité du rang Saint-André et du rang Saint-Joseph est donc fort importante. »	Au point de vue géométrique, les ajustements proposés par le MTQ à son tracé, concernant l'ajout d'un pont d'étagement à la hauteur du rang Saint-André, permettent de conserver la continuité du rang Saint-André, de même que l'intégralité des mouvements actuels à l'échangeur Jean-Leman et du lien vers Saint-Philippe.