



**Groupe en Recherche Urbaine –
Hochelaga/Maisonneuve (GRU-HM)
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4**

Tel (514) 899-5314, Fax.(514) 899-9226

Courriel: gruhm@sympatico.ca,

Site Web: www.gruhm.org

Montréal le 16 octobre 2005

Cabinet du ministre du Développement durable
de l'Environnement et des Parcs,
Monsieur Thomas J. Mulclair,
Ministre du Développement durable,
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boul. René Lévesque Est,
Québec, Qc, G1R 5V7
Par Fax: (418) 643-4143
Courriel: communications@bape.gouv.qc.ca

**Objet: Demande de l'annulation de la construction du tronçon de l'A-30
entre l'autoroute 15 et le boulevard Jean Léman à Candiac et à St. Philippe.**

Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à notre participation aux audiences publiques et après avoir écouté les arguments des deux côtés pour le lien Jean Léman en question, nous vous demandons de proscrire la mise en chantier du projet en rubrique. Voici les raisons qui motivent cette demande:

Lors de sa recommandation aux audiences en 2002, la commission du BAPE a tranché la question en déclarant que le tracé sud était un choix préférentiel. «*Dans son analyse comparative, la commission a considéré l'impact à long terme de chacune des deux options sous cinq thèmes*» les déplacements, la sécurité, le territoire, le milieu, l'économie,»

Bref, «*l'analyse de la commission l'a amenée à conclure que les deux options répondraient de façon comparable aux objectifs de fluidité et de rapidité des déplacements.*»

Si en 2002 **les deux options répondaient de façon comparable** aux objectifs énoncés de relier l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay à celle (A-30) terminant à Candiac, pourquoi doit-on ajouter un tronçon qui ne pouvait pas être considéré dans les audiences de cette époque? Pourtant, la décision fut bien prise en 2002 sans ce lien Jean Léman.

Bref, à la page 30 du rapport #164 du BAPE, on fait mention à la deuxième phrase du troisième paragraphe «**Dans le tracé sud, des manœuvres seraient nécessaires dans les deux directions à cet endroit (à Candiac), pour passer de l'autoroute 30 à l'autoroute 15 puis de nouveau à l'autoroute 30**». Cette nuance, étant reconnue et acceptée à l'époque, fait l'essence même de la décision prise dans le cadre du décret en question et par ce fait même, annule le besoin du lien Jean Léman puisque ce lien était sans objet lors de la décision du BAPE en 2002.

Aussi, lors des audiences en 2002, nous avons bien compris que tout ajout de circulation sur l'A-15 entre les deux échangeurs pouvait être comblé en prolongeant les voies collectrices de part et d'autre de l'autoroute tout en restant à l'intérieur de l'emprise de ce dernier. De plus, il semble que les raccordements en boucles à l'échangeur A-15/30 existante pouvait être remplacés par des bretelles directionnelles pour faciliter les mouvements principaux, le tout toujours à l'intérieur des emprises du MTQ au niveau de cette échangeur.

Donc, non seulement nous demandons de bien vouloir recevoir favorablement notre demande d'annulation du tronçon en question, mais aussi, que le gouvernement soit conséquent avec sa décision de respecter le jugement du BAPE en 2002 ainsi que le décret qui en a suivi et que le tout soit maintenu dans son intégrité entière.

Bref, en citant comme précédence, la cause célèbre du marchand de Venise écrit par William Shakespeare, où le jugement rendu était que le sujet jugé devait se faire enlever un livre de chaire, en aucun temps devait t'il perdre une goûte de sang. Dans notre cas, le jugement du BAPE en 2002, favorisant le tracé sud **tel que présenté en audience**, ne devait voir aucun autre mètre carré additionnel exproprié puisque le projet était considéré comme étant complet et intégral.

Donc, considérant que☐

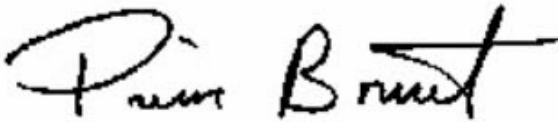
- 1- Le décret du choix du tracé sud prescrit par le gouvernement au pouvoir fut établi sur les recommandations du BAPE dans son rapport # 164 de 2002☐
- 2- Le lien Jean Léman ne faisait pas partie des études d'impacts attribuables au tracé sud pendant les dites audiences☐
- 3- Le lien Jean Léman cause beaucoup d'effets non négligeables à l'est de l'A-15 qui n'étaient pas évalués en 2002 advenant son incorporation au tracé sud☐t que ce manque d'information a causé un grand préjudice tant qu'au choix possible du tracé nord ;
- 4- Le lien décrit pour relier les deux extrémités de l'A-30 lors des audiences publiques en 2002 suivait l'emprise de l'A-15 à Candiac.

Nous exigeons que☐

- 1- Le lien Jean Léman soit proscrit du projet de l'autoroute 30☐
- 2- Que le décret gouvernemental soit appliqué dans son intégrité suivant toutes les recommandations rapport # 164 du BAPE émis en 2002.

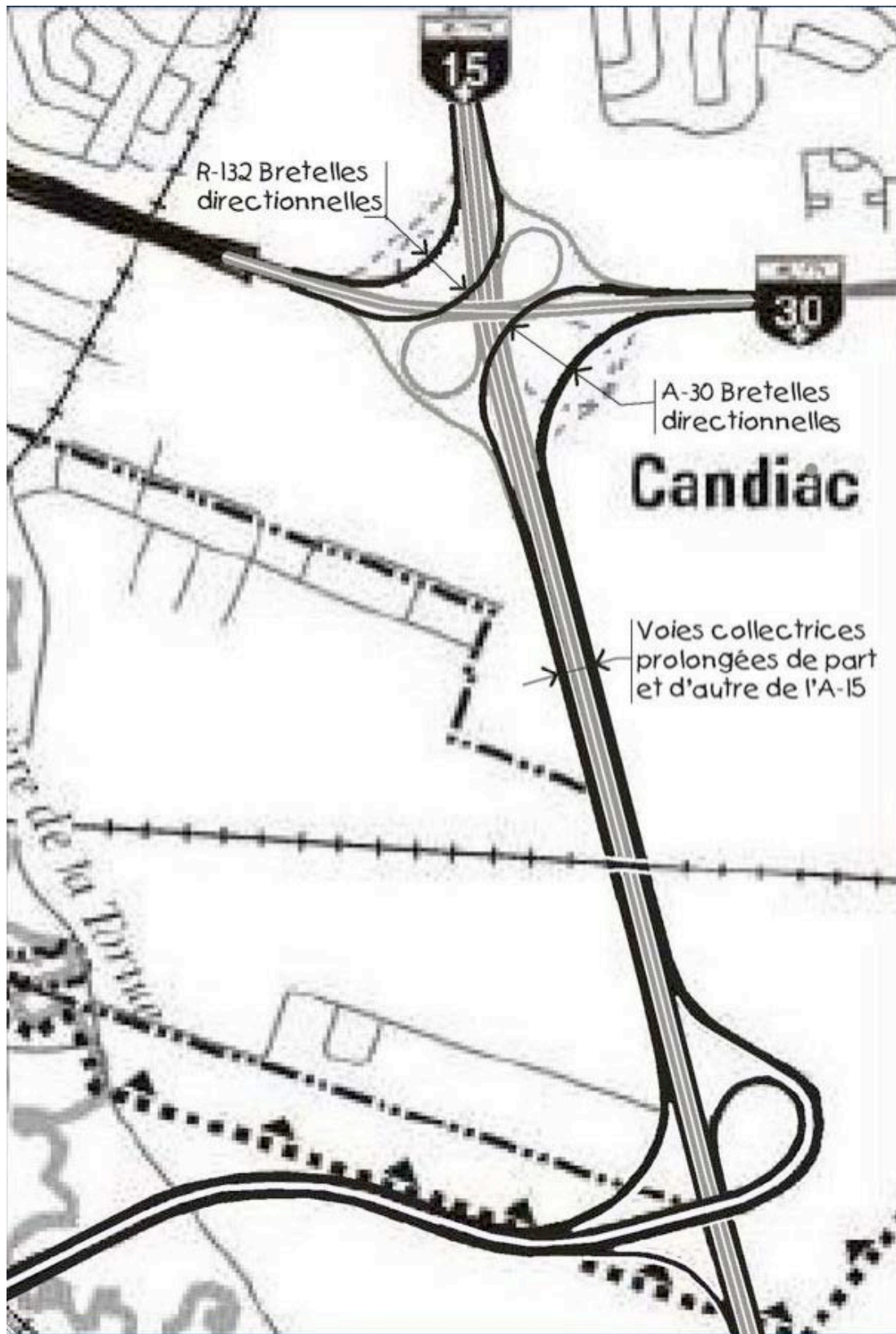
En conclusion, si vous y tenez mordicus à votre décret, nous vous demandons d'être conséquent avec votre décision et de proscrire le lien Jean Léman du projet de l'autoroute 30 et ce, pour toujours.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

A handwritten signature in black ink, reading "Pierre Brisset". The signature is written in a cursive, flowing style with a prominent initial "P" and a long horizontal stroke at the end.

Pierre Brisset, Architecte et Directeur du GRU-HM.

cc. M. Michel Després, Ministre des Transport
M. François Lafond, Président de la commission du BAPE
M. Paul-André Fournier; Directeur du projet A-30 pour le MTQ



**Lien de l'autoroute 30 via l'A-15
tel que sous entendu
aux audiences du BAPE en 2002**



Pierre Brisset, Architecte
GROUPE DE RECHERCHE URBAIN
(GRU)

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4844 Boulevard, M3, Cx. HLY 2M4
Tel: (514) 899 1314, Fax: (514) 899 0226
Courriel: gruba@brisset.ca
WEB: brisset.ca