

Le 10 septembre 2005.

Bape,
Coordonnatrice au secrétariat de la commission
575 rue St-Amable, b.2.10
Québec
GIR 6A6

Audiences publiques de 2005 : Non à l'autoroute 30 et le tronçon Jean- Leman

Messieurs les commissaires,

Je suis très préoccupé par l'étalement urbain. Mon mémoire portera donc sur ce sujet.

Dans le Cadre d'aménagement et des orientations gouvernementales pour la région métropolitaine 2001-2021, la 5^e préoccupation parle de planifier les équipements et les infrastructures publics de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques majeures ainsi que la réduction des gaz à effet de serre.

Dans cette optique, le MAPAQ (ministère de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation du Québec) mentionne qu'il appréhende des déménagements d'entreprises à proximité des autoroutes en périphérie afin d'éviter que leurs activités de camionnage soient constamment entravées par la congestion routière. Selon le MAPAQ, ces déménagements exerceraient une forte pression sur la zone agricole décrétée et pourraient affaiblir les zones d'activité industrielle existantes.

Selon mon point de vue, le tronçon Jean-Leman, rendu nécessaire à cause du choix du tracé en zone agricole de St-Constant, s'inscrit en faux avec les préoccupations mentionnées précédemment.

Quand on parle de consolider les zones urbaines existantes et les pôles économiques majeures, il apparaît évident que le tracé en zone agricole (option Sud) et le tronçon Jean-Leman aura un effet déstabilisant pour tous les commerces situés aux abords de la route 132. D'ailleurs, les récentes demandes des gens d'affaires de St-Rémi quant à un accès à l'autoroute 30 par la route 209 (rang St-Pierre) démontre fort bien les risques liés à l'urbanisation de la zone agricole visée par le choix du tracé au Sud de St-Constant et le tronçon Jean-Leman.

Pourtant, le BAPE de 2002 a essayé de prévenir le coup en écrivant, dans son rapport à la page 70, que pour contenir l'urbanisation et pour préserver le pôle commercial de la 132, il ne devait pas y avoir d'entrée et sortie autres que les échangeurs aux extrémités est et ouest. Quand l'autoroute y est, l'urbanisation devient impossible à contenir.

On peut aussi se référer aux intentions en développement urbain de la ville de Candiac pour en être convaincu. Partout au Québec (la 20, la 10, la 40) on a vu des commerces de grande surface s'installer près des autoroutes. Même la 30 avec les Promendades St-Bruno. Il a fort à parier que plusieurs grands commerces viendront s'installer sur les terres enclavées de St-Constant surtout si le projet d'un grand centre commercial à Châteauguay, près de l'autoroute 30, voit le jour.

De plus, l'autoroute 30 passant dans la zone agricole de St-Constant, avec le tronçon Jean-Leman a une distance de 12,2 km comparativement à 7,3 km dans l'axe de la 132. Ce n'est certainement pas avec une autoroute plus longue qu'on va réduire les gaz à effet de serre. Il est certain que, comme le confirmait un mémoire du ministère des Transports déposé aux audiences publiques de 2002, que la distance additionnelle fera en sorte que cette autoroute au Sud sera moins attrayante pour les usagers. Conséquemment, plusieurs préféreront demeurer dans l'axe de la route 132 augmentant ainsi la congestion et les gaz à effet de serre au-dessus de la 132 et globalement dans l'atmosphère de la MRC Roussillon.

Ajouter à cela le fait qu'il y aura des arbres et des espaces verts détruit par le projet de l'autoroute 30 et l'urbanisation qu'il entraînera, on est complètement à côté de l'entente de Kyoto sur la réduction des GES. Depuis 1986, le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal a connu une perte de 30% de son couvert boisé et végétal. Si la tendance se maintient, selon le gouvernement du Québec, les boisés actuels seront détruits dans 28 ans (467 km²)

Voilà pourquoi il faut rejeter le tronçon Jean-Leman et le projet de l'autoroute 30 en zone agricole dans son entier. Le Bureau d'audiences publiques a erré en 2002 avec un choix préférentiel au tracé en zone agricole de St-Constant. C'est normal car il n'avait pas toutes les données. Entre autre, il n'était pas question du tronçon Jean-Leman en 2002. Maintenant, avec toutes les conditions météorologiques extrêmes qu'on a connu depuis le début de l'été, le BAPE a l'occasion de se reprendre. Pour se reprendre, le BAPE doit ramener l'autoroute 30 dans l'axe de la 132 (tracé Nord) qui fut toujours privilégié par le ministère des Transports et ce depuis les années 1970.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon mémoire.

Pierre Leflamme.