

Le 15 septembre 2005

Secrétaire du Bape,  
Coordonnatrice du secrétariat,  
575 St-Amable, b.2.10  
Québec, GIR 6A6

**218** P  NP  **DM105**

Projet de parachèvement de l'autoroute 30  
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman  
à Candiac et à Saint-Philippe

**Montérégie**

**6211-06-075**

NON AU PROJET Jean Leman de l'autoroute 30.

Monsieur le président,

En 2000, le MTQ a adopté un Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal.

Les auteurs de le Plan de Gestion avaient constater que la région de Montréal est aux prises avec des problèmes importants de gestion qui nuisent autant à la qualité de vie de la population qu'à la compétitivité de son économie. La route 132 est un exemple frappant de ce constat en plus d'être un réel danger autant pour les automobilistes qui l'empruntent, les cyclistes et les piétons qui désirent la traversée et les consommateurs qui prennent un risque à chaque fois qu'ils sortent d'un commerce.

Votre étude d'impact sur le projet de construction du tronçon Jean Leman mentionne qu'il a pour but d'assurer une continuité plus particulièrement aux navettes et marchandises en contournement de Montréal.

Deux questions d'imposent :

- a) Alors comment ce projet de construction du tronçon Jean Leman peut-il régler les problèmes majeurs de congestion et de dangerosité sur la route 132, tel que mentionné dans votre plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, quand vous précisez que le projet Jean Leman se doit d'être planifié dans la perspective d'un contournement de la région de Montréal, donc en fonction d'une voie de transit n'améliorant pas du tout la congestion de la route 132?.

b) Comment se fait-il, qu'aujourd'hui, que le MTQ qui avait en 2002 préconisé la construction de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132 en précisant dans son rapport au Ministère de l'environnement « que l'option nord était celle qui représentait le moins d'impact à la population et le plus de retombées positives », nous impose un nouveau tronçon (Jean-Leman) pour assurer l'accès à l'autoroute 30 au sud de St-Constant, alors que massivement la population lors de l'assemblée de consultation de nov. 2003 à Candiac avait rejeté cette option parce qu'elle détruirait des terres agricoles, polluerait de paisibles quartiers résidentiels, irait à l'encontre d'un consensus régional en plus d'être beaucoup plus dispendieux que l'option nord.

L'ajout du tronçon Jean Leman ne représente t-il pas une augmentation des coûts de construction, une perte additionnelle de terres agricoles, une orientation non conforme aux attentes du milieu, etc.

Monsieur le président, le motif réel du changement d'orientation du Ministère des transports, qui va à l'encontre de sa propre recommandation contenue dans son analyse environnementale du 10 décembre 2002, m'incite à dire NON au projet Jean Leman conscient que les spécialistes du MTQ sont liés par une commande qui contrevient à leurs croyances et aux travaux qu'ils ont réalisés depuis plus de 30 ans pour la construction de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132.

Merci Monsieur le président..

RETEAM-MONTPETIT  
A