

Le 12 septembre 2005

218

P NP

DM107

Bape,
Secrétaire de la commission,
575 St-Amable, bur.2.10
Québec GIR 6A6

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

Contre le tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30.

Monsieur le président,

Ma question concerne le bien-fondé de la construction du Tronçon Jean-Leman.

A la suite des audiences publiques du Bape en 2002, le rapport des commissaires concluait que les deux options (tracé nord sur la route 132 et le tracé sud sur d'excellentes terres agricoles) pour la construction de l'autoroute 30 répondait de façon comparable aux objectifs de fluidité et de rapidité des déplacements (page 66).

Alors, pourquoi aujourd'hui, faire des audiences publiques sur un projet de construction du tronçon Jean Leman dont l'objectif est de favoriser la fluidité (page 15, Etude d'impact sur l'environnement, nov.2004)

Comment se fait-il qu'en 2002, le tronçon Jean Leman n'a jamais fait partie des discussions? Avait-on caché aux commissaires ce tronçon de 52 millions\$ pour rendre plus acceptable le tracé sud?

Les études du MTQ pour l'alternative du tracé nord (soit la 30 dans d'excellentes terres agricoles) étaient-elles tellement incomplètes qu'on se doit aujourd'hui de recommencer des audiences publiques? Et si c'était le cas, cela veut-il tout simplement dire que les commissaires en 2002 ont produit un rapport non objectif parce qu'ils n'avaient pas toutes les informations requises?

Or, comme ce rapport mentionne que les objectifs de fluidité et de rapidité des deux tronçons nord et sud sont comparables (DONC RÉPONDRAIT À DES OBJECTIFS D'AUTOROUTE) pouvez-vous nous justifier aujourd'hui le bien-fondé de LA CONSTRUCTION DU TRONÇON JEAN LEMAN?

Et si ce tronçon est indispensable comme vous le prétendez à la réalisation de l'autoroute 30, pourquoi avez-vous refusé à la population le droit de s'exprimer sur l'ensemble du projet du tracé sud lors des journées d'audience des 30 et 31 août et du 1^{er} septembre dernier, compte tenu qu'en 2002, selon le rapport du Bape, les deux tracés retenus, sud et nord, correspondaient aux objectifs de fluidité et de rapidité, on n'a pas aujourd'hui à gaspiller 52,000.00\$ pour un tronçon caché. La meilleure des solutions demeure la 30 sur la route 132.

