

Mémoire présenté par :

218 P NP **DM115**

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

**Au Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement (BAPE)**

Contre le projet

**Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur
Jean-Leman (Candiac)**

INTRODUCTION

En tant que citoyen québécois, résidant à Saint-Constant, et en tant qu'utilisateur du système routier et des systèmes de transport en commun j'aimerais exprimer mon opinion sur ce projet qui soulève la colère de la population devant autant d'incompétence et d'incohérence parce que l'aspect politique prend le dessus sur des questions de gros bon sens dans la saine gestion des fonds publics.

D'entrée de jeu, **je dois vous dire que je suis contre la construction de ce tronçon à l'échangeur Jean-Leman** pour des raisons historiques, économiques, de sécurité et de santé pour la population, et aussi parce je crois qu'il faut en tant que citoyen responsable démontrer une véritable volonté de respect des principes et valeurs du développement durable.

Raisons historiques :

Comme vous le savez, le projet de l'autoroute 30 est discuté et attendu depuis plus de trente ans. Ma compréhension de l'objectif de cette autoroute c'est d'améliorer le réseau de transport à l'échelle métropolitaine et interprovinciale par la construction d'une autoroute de contournement de l'île de Montréal. Je comprends par cet énoncé qu'il ne s'agit pas d'éviter l'île de Montréal mais bien de la contourner. C'est pour cette raison que les discussions des trente dernières années ont toujours convergées dans notre milieu sur l'axe de la 132. Cette route nationale agit actuellement et continuera d'agir dans notre milieu comme le seul lien routier majeur permettant l'entrée dans l'ouest de Montréal, pôle économique incontournable. Ce qui m'amène à comprendre la nécessité de résoudre à court terme les problèmes de circulation sur la 132.

Le gouvernement du Québec avait compris les enjeux et avait rendu public le 6 mars 2003, le décret annonçant la construction de l'autoroute dans l'axe de la route 132 en suivant les recommandations du BAPE qui n'écartait pas d'emblée l'axe de la 132 mais souhaitait voir apparaître des correctifs.

Changement de gouvernement, promesse électorale et partisane et voilà qu'on retourne à la case départ tant en ce qui concerne les études d'impacts, les expropriations, les études de coûts, la négociation d'une nouvelle entente fédérale-provinciale pour le financement et j'en passe.

Mesdames et Messieurs les commissaires, dans un contexte où tout avait été fait et payé depuis longtemps (expropriations, études d'impacts, plans et devis) je trouve injustifié et déraisonnable ce retour en arrière sur la seule base d'une promesse électorale.

Lorsqu'on prend de telles décisions de tout recommencer, il faut avoir en main tout les énoncés. Le seul fait que le MTQ demande une approbation pour le tronçon Jean-Leman démontre à quel point les études présentées en 2002 au BAPE étaient incomplètes. De plus, on affirme dans l'étude d'impact de ce projet que l'objectif visé de continuité, de fluidité et de sécurité routière ne sera pas atteint par la recommandation du BAPE de 2002 qui favorisait le tracé sud. Les commissaires et la population auraient dû avoir en main ce projet afin d'évaluer et saisir tous les impacts des deux alternatives proposées (tracé nord sur l'axe de la 132 et tracé sud en terres agricoles).

Raisons économiques :

Il ne faut pas être comptable professionnel pour comprendre que le projet du tracé sud en terre agricole incluant le tronçon Jean-Leman coûtera plus chère à la population. A moi d'accepter mesdames et messieurs les commissaires une analyse des coûts à la pièce sans vue d'ensemble du projet et de classer certaine catégorie de dépenses dans d'autre tiroirs afin d'éviter l'opinion publique.

Dans notre milieu il a été démontré à plus d'une reprise que le tracé en terres agricoles coûtera beaucoup plus chère à la population que celui envisagé sur l'axe de la 132.

Selon les informations rendues publiques par le ministère des transports le tracé sud coûtera entre 450 et 650 M\$ (incluant le tronçon Jean-Leman) alors que le tracé dans l'axe de la 132 coûtera 217M\$

Le temps du gaspillage et des scandales financiers est révolu. Nous avons le devoir en tant que citoyen responsable de revoir les enjeux et les impacts (environnementaux, économiques et sociaux) de ce projet de construction de l'autoroute 30 dans sa globalité et ce pour les deux alternatives. De plus, nous devons obtenir l'assurance qu'il n'y a pas dans ce projet mis de l'avant d'autres bouts de tronçon cachés dans un fond de tiroir.

Raisons de sécurité et de santé :

Les raisons de sécurité invoquées par le MTQ à l'échangeur Jean-Leman pour éviter aux véhicules de transport des marchandises des bris de charge sont à mon avis tout à fait acceptables. Il est certain qu'un tel échangeur permettrait une continuité et une fluidité du transport. Si nous sommes en accord avec les arguments du MTQ, qu'en est-il pour tout le transit qui devra être maintenu sur l'axe de la 132 ou effectuer un bris de charge à l'angle de la 132 et de l'actuel 30 en direction de Châteauguay.

J'aimerais qu'on soit plus transparent sur cette question et qu'on nous explique clairement combien de véhicules de transit iront en direction du West-Island par le biais du pont Mercier.

Sur le plan de la santé, il faut vous rappeler que la construction de l'hôpital Anna-Laberge en bordure de l'autoroute 30 a vu le jour en raison des projections de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132. L'objectif visé était d'assurer à la population de notre secteur un accès rapide, sécuritaire et fluide à l'hôpital Anna-Laberge. De s'acharner à vouloir réaliser ce projet qui tire ses fondements sur une promesse électorale partisane c'est privé la population d'un accès nécessaire pour leur sécurité et leur santé.

L'échangeur Jean-Leman n'apportera rien à la population. Le seul apport logique en ce qui me concerne c'est de fournir aux commissaires du BAPE un morceau important qui à mon avis aurait permis, en 2002, d'évaluer le projet dans son ensemble et de voir à quel point cette alternative a énormément d'impact sociaux, environnementaux et économiques.

Respect des principes et valeurs du développement durable :

Comme peut-on à la fois prôner les vertus d'une politique sur le développement durable et poser en même temps des gestes incohérents qui vont à l'encontre des principes et valeurs de cette politique.

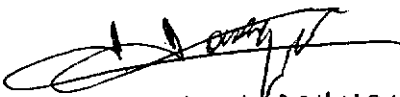
Malgré toute mesure d'atténuation, ce projet aura de toute évidence des conséquences irréversibles et néfastes sur :

- la qualité de vie des citoyens (bruit, pollution, etc)
- les terres agricoles (une perte de 500 hectares des meilleures terres du Québec)
- les milieux humides et milieux naturels
- l'étalement urbain (résidentiel et commercial)

Dans la politique sur le développement durable, le premier ministre dans son mot d'introduction insiste pour nous dire qu'il faut voir à travers de cette politique une façon différente de gouverner, de penser, d'agir et d'interagir.

Recommandation :

Mesdames et messieurs les commissaires je sais pertinemment que vous avez reçu des instructions d'évaluer uniquement le projet de l'échangeur Jean-Leman. Projet qui à mon avis est indissociable du tracé sud que vos prédécesseurs ont recommandé en 2002 sans avoir en main toutes les données. Je vous interpelle dans votre rôle de citoyen responsable et vous demande de revoir le projet dans son ensemble afin d'en évaluer et d'en saisir tous les impacts environnementaux, sociaux et économiques. Vous avez une occasion historique de démontrer aux générations futures ce qu'on écrit dans nos énoncés de politique peut effectivement être mis en application. Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon mémoire.


OUSAMA TOUROUNGY