

Le 18 septembre 2005.

218

P NP

DM119

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

Montréal

6211-06-075

Bape,
A l'attention de la coordonnatrice au secrétariat de la commission,
575, rue St-Amable, bureau 2.10,
Québec
GIR 6A6

LE TRONÇON JEAN LEMAN, UNE CONSTRUCTION FORCÉE

Monsieur le président,

Comment se fait-il qu'aujourd'hui, 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 novembre 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.

Alors 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.

De plus, l'argument principal qui soutenait le projet de construction du pont de la 25 et défendu par le MTQ était de réaliser un projet le plus court possible afin de respecter le protocole de Kyoto (réduction des gaz à effet de serre). Or, ici, pour la construction de l'autoroute 30, vous optez pour le tracé le plus long des deux options retenues par le Bape en 2002 comme voie de contournement de Montréal et en plus, vous nous proposez le projet Jean Leman qui va augmenter davantage la longueur de cet axe routier et polluer encore plus tout notre environnement.

Monsieur le président, comment le MTQ peut-il dans un projet (le pont de la 25) préconiser le tracé le plus court pour réduire les gaz à effet de serres et dans l'autre (l'autoroute 30) favoriser le trajet le plus long, l'option qui représente le plus de danger de pollution. Comment se fait-il que dans le cas présent, il va à l'encontre de sa propre recommandation contenue dans son analyse d'avant projet environnemental du 10 décembre 2002 : la 30 sur la route 132.

Marylou Vallée