

Le 15 septembre 2005.

Bape,  
A la coordonnatrice du secrétariat à la commission,  
575 rue St-Amable, bureau 2.10  
Québec,  
GIR 6A6

### **Contre le tronçon Jean Leman et le tracé au sud de St-Constant**

Messieurs les commissaires,

Le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman tout comme l'ensemble du projet de la 30 au sud ne s'inscrira sûrement pas dans le plan du développement durable du présent gouvernement.

Et, il n'y a aucun doute que renoncer au tracer sud du prolongement de l'autoroute 30 et du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman serait cependant une décision nettement plus méritoire que de respecter une promesse électorale sans fondement.

Il n'y a pas que les politiciens responsables et les groupes sociaux qui prônent l'autoroute 30 sur la 132. Des travaux réalisés par des étudiants en agriculture de l'Université Laval à Québec et en économie de l'Université du Québec à Montréal arrivent à la conclusion que la 132 est le tracé le plus souhaitable pour le parachèvement de l'autoroute entre Candiac et Sainte-Catherine. Leurs conclusions contredisent celles du gouvernement en place et du BAPE qui privilégient le tracé sud en 2002.

“Il est triste de constater que l'agriculture joue aujourd'hui un rôle de bouc émissaire face à l'urbanisation du territoire, est-il écrit dans le travail des étudiants de l'université Laval. Pour des bénéfices à court terme, des ressources naturelles renouvelables seront à jamais détruites, au détriment des générations futures.”

Les étudiants de l'université du Québec à Montréal tiennent des propos similaires. “ D'après notre comparaison des deux tracés, l'option nord présente moins de désavantages et devrait donc être favorisée” ont-ils affirmé. “Nous ne rejetons pas le choix du tracé sud, mais plutôt le processus décisionnel biaisé et teinté de subjectivité.”

Fort documentés, ces deux groupes d'étudiants ont rappelé la chronologie qui a conduit à l'adoption du deuxième décret concernant le tracé sud. Le 19 mai 2004.

Admettant que les deux tracés comportent des avantages et des inconvénients en ce qui a trait à la circulation, la qualité de vie, la sécurité, l'environnement naturel, l'agriculture, les coûts du patrimoine, ils **estiment néanmoins que le tracé nord est celui qui comporte le moins de risques sur l'environnement**. La 30 sur la 132 respecte également le choix de certains citoyens (dont je suis) de demeurer à proximité d'un milieu agricole ainsi que le patrimoine bâti de Saint-Constant. Pour eux, les enjeux environnementaux l'emportent sur les enjeux économiques. Le plus bel exemple, selon eux, est celui de la centrale du Suroît.

Enfin selon les étudiants de l'université Laval, les coûts reliés à la construction de cette autoroute ne prouvent en rien qu'un tracé est supérieur à un autre. Le choix du tracé doit s'appuyer sur une argumentation qui tient **compte avant tout de la qualité de vie des citoyens** et pour cette raison, je m'oppose au tronçon Jean Leman.

*Suzanne Desjardins*