

PROJET

Montérégie

6211-06-075

Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15  
à l'échangeur Jean- Leman (candiac) Étude  
d'impact sur l'environnement

Mémoire déposé au Bureau des audiences publiques  
sur l'environnement

PREPARE PAR: M.Robert Perras

**Ce mémoire est adressé aux commissaires du Bureau des audiences publiques sur l'environnement (septembre 2005)**

**Messieurs les commissaires,**

**En tout premier lieu, je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont insisté auprès du ministre Muclair pour que soient tenues les présentes audiences.**

**En tant que citoyen de Saint-Constant je me sens concerné par ce projet et préoccupé sur les questions touchant le développement économique, social et durable pour notre milieu. J'ai pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement concernant le dossier précité.**

**Dans cette étude, le Ministère des Transports nous indique que sa mission est, et je cite : «... d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec ».**

**À mon avis, ce projet qu'on de parachèvement de l'autoroute 30, ne permettra pas un transport efficace et sécuritaire et n'aura aucun impact positif sur le développement économique, social et durable pour notre milieu. C'est pourquoi je suis contre ce projet d'échangeur Jean-Leman et je suis contre également le projet indissociable en terres agricoles soit le tracé sud.**

#### **Transport efficace et sécuritaire**

**Je ne vois pas en quoi le tracé que le MTQ nous propose aujourd'hui ainsi que celui recommandé en 2002 par le BAPE rendra plus efficaces et sécuritaire le transport. Si vous considérez essentiel l'échangeur Jean-Leman à la hauteur de Candiac pour assurer la sécurité, la continuité et la fluidité du transport, vous devez également considérer les mes arguments à la hauteur de la 132 et de l'actuel 30 en direction de Châteauguay. L'objectif d'une voie de contournement ne vise pas à éviter l'île de Montréal mais à permettre aux véhicules de marchandises d'utiliser l'autoroute 30 pour se diriger également dans le West Island en évitant ainsi le centre ville de Montréal et l'utilisation du Tunnel Hyppolite Lafontaine et du pont Champlain. On nous a déjà expliqué que les deux tiers des véhicules de transit devront se diriger vers le pont Honoré Mercier.**

**Questions d'éviter des bris de charges et d'assurer la sécurité, la continuité et la fluidité du transport en direction du West-Island, j'aimerais savoir si le MTQ envisage la possibilité de construire un échangeur du type Jean-Leman à l'axe de la 132 et de l'actuel 30 en direction de Châteauguay ?**

**Dans la négation j'aimerais qu'on explique clairement quelle direction ou route devront prendre le transit en direction du West Island . J'aimerais qu'on réponde à la question en spécifiant le nombre de véhicules en direction du West Island en comparaison à ceux en direction de Valleyfield ? J'aimerais qu'on précise les références aux réponses qui me seront fournies !**

<sup>1</sup> Étude d'impact sur l'environnement -parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) page 1

Dans l'affirmatif, j'aimerais savoir combien de projets similaires sont cachés à la population ? Parce que voyez-vous, c'est inacceptable, qu'on puisse berner la population de la sorte en présentant des projets qui sont incomplets, morcelés et dont les études restent à venir. Ce fut le cas pour le tracé sud recommandé par les commissaires du BAPE en 2002. La preuve est que le MTQ reconnaît dans son étude d'impact concernant l'échangeur Jean-Leman, que le tracé sud et je cite: «Elfe s'avère déroutante, difficile à réaliser et peu sécuritaire pour des usagers voyageant sur de grandes distances et que l'on retrouve en nombre significatif sur une infrastructure de contournement». De plus, on précise dans ce document que ((..les objectifs de continuité et de fluidité de la circulation forcent le ministère des Transports à rechercher des solutions qui n'imposent pas à l'utilisateur l'obligation d'utiliser une ou des bretelles directionnelles afin de se maintenir sur l'autoroute 30».

### Développement économique, social et durable

En ce qui me concerne, la population du milieu demeura prise en otage sur l'axe de la 132. Lorsque les 2 km d'autoroute actuellement en construction sur la 132 seront terminés, on verra naître un véritable bassin de rétention à la hauteur de la rue principale à Delson.

Les gens en bordure de la campagne verront leur qualité de vie diminuée par le bruit et la pollution. Au lieu d'admirer le paysage qu'offre la beauté de nos terres agricoles, ils verront, que du béton, et des véhicules circuler.

On détruira les meilleures terres agricoles que nous avons au Québec en plus des quelques boisés et des milieux naturels et humides qui forment nos écosystèmes.

Et finalement, notre région ne pourra bénéficier d'aucune retombée économique puisque l'autoroute proposée passera en dehors de nos centres commerciaux.

Si on construit l'échangeur Jean-Leman et le tracé sud en terres agricoles, j'aimerais qu'on explique à la population en quoi ce projet aura des retombées positives sur notre milieu en terme :

- Qualité de vie ?
- Économique et sociale ?
- Développement durable

J'aimerais que les commissaires du BAPE nous expliquent à quoi servent les lois qui protègent nos terres agricoles et notre environnement. J'aimerais qu'on explique également la cohérence entre les actions que prônent le gouvernement et le MTQ et le projet de société qu'on veut bâtir qu'est le développement durable.

Je vous remercie à l'avance de l'attention que vous porterez à mon mémoire.

  
Robert Perras