

218 P NP **DM179**

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

Le 22 septembre 2005

M. François Lafond, président
M. Louis Dériger, commissaire
Commission du BAPE sur l'autoroute 30 et l'échangeur Jean-Leman
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bur 2.10
Québec QC
G1R 6A6
communication@bape.gouv.qc.ca

PAR COURRIEL

Objet : Audiences du BAPE sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe

Messieurs,

Veillez trouver ci-joint un bref mémoire relatif à la question mentionnée ci-dessus.

Vous souhaitant un plein succès dans vos travaux, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Hélène Trudeau

Réflexions à l'occasion des audiences du BAPE sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe

La première partie des audiences précitées tenues les 30 et 31 août et 1^{er} septembre 2005 inspire à la signataire les réflexions suivantes.

1° Où étaient les citoyens protecteurs de la zone agricole lorsque, une fois la section de l'autoroute 30 construite autour de Kahnawake en 1990, la Ville de Saint-Constant a accepté la venue d'un Wal-Mart sur son territoire ? Sans compter les effets économiques néfastes, déjà bien connus à l'époque (sape de l'économie locale et fuite des profits à l'étranger), cette venue s'est faite au prix d'un développement commercial qui a marqué la destruction d'un secteur humide constituant le sanctuaire d'une faune ailée et terrestre variée et d'une flore diversifiée qui étaient un facteur d'équilibre du milieu naturel ambiant.

2° Où étaient les citoyens protecteurs de la zone agricole lorsque, pendant la même période, la Ville de Saint-Constant a laissé les promoteurs immobiliers procéder au développement domiciliaire du reste du même secteur situé entre la 132 et la montée Saint-Régis, détruisant le caractère rural de cette dernière artère ? À y voir la progression de l'urbanisation – à laquelle nous n'avons pas été témoin d'opposition de la part des citoyens protecteurs de la zone agricole – il était déjà évident que le territoire rural de Saint-Constant était voué à rapetisser comme peau de chagrin dans un avenir ne se comptant même pas en décennies.

3° Outre les arguments écologiques et d'ordre sécuritaire contre-indiquant la transformation de la 132 en autoroute en dépression, la mise en valeur d'un tracé au sud de Saint-Constant s'inscrivait dans la continuité des tendances ci-dessus. Dans une vision d'ensemble, un tracé sud constituait également une barrière à l'urbanisation, à condition toutefois que les accès à l'autoroute projetée soient très strictement étudiés sous les aspects nombre et emplacement. C'est dans cet esprit que les accès aux parcelles bornées par l'autoroute projetée devraient être conçus.

4° Nous avons connaissance des demandes de Saint-Rémi pour un accès à la même autoroute projetée. Nous avons également connaissance des orientations qu'ont retenues les citoyens de Saint-Rémi qui se sont intéressés au programme

Rues principales : ils ont en effet choisi de préserver le caractère rural de leur municipalité. Un tel choix ne doit certes pas arrêter le progrès, mais un minimum de cohérence exige que les diverses instances de Saint-Rémi s'entendent sur des options visant a) à ne pas détruire l'originalité de leur milieu b) tout en définissant à leur municipalité un plein rayonnement à l'échelle d'abord régionale. En cherchant une façon ordonnée de faire des affaires, il y aurait donc lieu de dresser dès maintenant l'inventaire des acquis que des accès trop faciles aux autoroutes risqueraient de compromettre.

Voilà les quelques réflexions que je souhaite voir la Commission du BAPE chargée de la question en rubrique prendre en considération dans la décision qu'elle rendra d'ici la fin de 2005.

Hélène Trudeau