

Le 20 septembre 2005.

Bape,

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

218

P NP

DM197

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

Non, au tronçon Jean Leman

Le tronçon Jean Leman accélérera tout projet de développement urbain du boisé situé au sud de l'autoroute 30 et à l'est de l'autoroute 15. Ce boisé est déjà situé en zone urbaine de Candiac. Si nous éliminons le projet du tronçon Jean Leman, nous pourrions aussi entreprendre de sauver ce boisé de l'urbanisation prévue par la ville de Candiac. Il joue plusieurs rôles importants au niveau de la purification de la nappe phréatique (comme tous les boisés) et il est un acteur important pour diminuer l'érosion éolienne des terres agricoles situées à ses abords.

N'oubliez surtout pas que le territoire boisé de la MRC Roussillon représente tout juste 12% et que la MRC n'a toujours pas adopté de règlement visant à empêcher le déboisement de son territoire malgré une recommandation jugée essentielle par le gouvernement demandant aux MRC d'adopter sans délai une réglementation allant dans ce sens pour toutes les MRC dont le territoire boisé était sous les 30% de son territoire. En ce sens, même si aucun arbre est déclaré « espèce vulnérable ou menacé » ce boisé devient rare en sa totalité.

Que dire maintenant des terres agricoles cultivables qui représentent à peine 2% du territoire québécois. Dans le document ci-rattaché vous serez en mesure d'évaluer la perte nette du territoire agricole avec le tronçon Jean Leman rendu nécessaire à cause du tracé sud en zone agricole de St-Constant. Si l'autoroute 30 passait par la 132 (tracé nord) l'autoroute 30 serait relié de Ste-Catherine à l'autoroute 15 et le tronçon Jean Leman ne serait pas construit.

De plus, comme le souligne le mémoire du Kahanawake Environment office, l'autoroute 30 en zone agricole (tracé sud) causera une inondation des terres agricoles enclavées et des boisés enclavés entre l'autoroute et le milieu urbain. Ce fut le cas pour le tronçon construit en 1990 entre Châteauguay et Ste-Catherine ce qui a eu pour effet d'engendrer un mauvais drainage des terres agricoles de Kahnawake et de la destruction d'un boisé situé près de la route 132, les arbres étant noyés par l'eau qui est devenu stagnante. Cet espace d'arbres détruits (présenté comme un marais au audiences publiques du Bape de 2002) n'existait pas avant 1990 tel que le souligne le mémoire du KEO selon l'examen de photographies aériennes.

Voilà pourquoi, il faut rejeter le tronçon Jean Leman et le projet de l'autoroute 30 en zone agricole dans son entier.

Carole Langlais

PERTE NETTE DU TERRITOIRE AGRICOLE AVEC LE TRACÉ SUD DE L'AUTOROUTE 30 DANS SA GLOBALITÉ

(Projet de référence Jean-Leman + tronçon au Sud de St-Constant)

	Dans l'emprise	Hors emprise	TOTAL
Tronçon EST (zone agricole de St-Constant)	*80 ha	*435 ha	*515 ha
Projet de référence (tronçon Jean-Leman)	**27,4 ha	**33,7 ha	**61,1 ha
TOTAL	107,4 ha	468,7 ha	576,1 ha

(Variante Jean-Leman + tronçon au Sud de St-Constant)

	Dans l'emprise	Hors emprise	TOTAL
Tronçon EST (zone agricole de St-Constant)	*80 ha	*435 ha	*515 ha
Variante (tronçon Jean-Leman)	**22,9 ha	**16 ha	**38,9 ha
TOTAL	102,9 ha	451 ha	553,9 ha

Références : * Avis de la CPTAQ - 9 octobre 2002 (numéro de dossier 328369)

** Étude d'impact sur l'environnement : parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) - novembre 2004 / Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et Bureau de projet A-30

EXPLICATIONS :

Les chiffres concernant le tronçon au Sud de St-Constant (zone agricole) sont tirés de l'avis de la CPTAQ de octobre 2002 car le MTQ, suite aux protestations sur le tracé présenté en novembre 2003, a décidé de revenir au tracé en zone agricole (tracé alternatif) présenté au BAPE de 2002.