

Montréal le 26 septembre 2005

Par télécopieur : 418-643-9474**218** P NP **DM229**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

À l'attention de la coordonnatrice du secrétariat de la commission
575 rue St-Amable, b.2.10
Québec (Québec) G1R 6A6**OBJET :** Tronçon Jean-Leman, pour le tracé en zone agricole de l'autoroute 30 entre
Ste-Catherine et Candiac

Messieurs,

Considérant que les terres agricoles sont une ressource non renouvelable, je me dois de m'opposer au tronçon Jean-Leman car il est l'aboutissement du tracé Sud en zone agricole de St-Constant. De ce fait, c'est entre 102 et 108 hectares qui seront détruits par l'emprise et entre 450 à 469 hectares qui seront fragilisés.

72% du territoire de la MRC Roussillon est agricole. De par sa situation géographique avantageuse, tant au niveau climatique qu'au niveau économique, la MRC est une région très productive sur le marché agricole. La proximité de la grande ville (Montréal) fait de la Montérégie une région avantagée pour la distribution des produits de la terre.

Conséquemment, la réalisation du tronçon Jean-Leman et du tracé Sud de l'autoroute 30 (zone agricole de St-Constant) ne sera pas sans effet sur le plan de l'économie de la MRC Roussillon. Le nombre d'hectares amputés et fragilisés aura de grandes conséquences sur la place de la MRC Roussillon quant à l'économie générée par les producteurs agricoles.

À cet effet, je vous invite à prendre connaissance du document produit par madame Françoise Slak et intitulé « Vers une modélisation du mitage périurbanisation et agriculture » <http://www.foncier.org/articles/85/85Slak.htm> pour que vous soyez sensibilisés aux répercussions déstructurantes sur l'agriculture qui vont bien plus loin que la perte des hectares de terres agricoles.

Dans son étude, madame Slak nous indique, qu'aux Etats-Unis, « la préservation des terres agricoles s'effectue dans un objectif économique car le coût pour la collectivité d'une occupation résidentielle est cinq fois plus important que

celui d'une occupation agricole et ce même subventionnée. Elle mentionne qu'il est donc plus économique de mettre en oeuvre une politique de préservation de l'activité agricole plutôt que de laisser l'urbanisation la remplacer ».

De plus, les effets de la pollution sur les terres avoisinantes à l'autoroute seront importants non pas à cause d'un déversement toxique mais simplement par la pollution atmosphérique qui retombe lors des pluies. Les récoltes peuvent être endommagées à plusieurs centaines de pieds à la ronde.

Tout ce gaspillage inutile de nos bonnes terres agricoles me répugne et est inacceptable. L'agriculture est un moteur économique important au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal procurant 10 000 emplois dans le secteur agricole avec des effets d'entraînement de 30 000 emplois dans le secteur secondaire et 100 000 emplois dans le secteur tertiaire.

Plus que jamais, le BAPE a l'occasion de réparer son erreur de 2002 qui en privilégiait le tracé en zone agricole. Le ministère de l'Environnement, suite à des modifications exigées par le BAPE au promoteur du tracé Nord (axe de la route 132), avait accordé une autorisation de réalisation dans l'axe de la 132 parce que le ministère des Transports avait rempli toutes les exigences environnementales demandées par le BAPE. N'eut été d'un changement de gouvernement, le tronçon serait presque terminé (été 2006) et le tronçon Jean-Leman n'aurait pas été nécessaire pour assurer la fluidité et la rapidité de la circulation.

Je suis donc contre la réalisation du tronçon Jean-Leman.



Lyn Robidoux

Lachine (Québec)