

Le 23 septembre 2005

Secrétaire du BAPE

Madame Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

« Projet de parachèvement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean Leman à Candiac et à St-Philippe. »

218 P NP **DM27**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Qc) G1R 6A6

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

Je suis un citoyen préoccupé par l'environnement. Voici mon opinion concernant ce projet.

Dans son rapport daté du 7 juin 2002 suite aux consultations sur le « *Projet de consultation de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15* » par le Ministère des transports, la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) était d'avis qu'il serait préférable de construire ce tronçon autoroutier au sud de Saint-Constant et de transformer la route 132 en boulevard urbain.

Le coût des deux volets de l'option sud était estimé à quelque 185 000 000 \$ (avec la transformation de la 132 en boulevard urbain, l'expropriation de 100 hectares (80 en zone agricole et le reste en zone industrielle) (p. 5 rapport 164 BAPE) (pp.60-61).

Maintenant il est question que la prolongation de ce tracé traverse des terres agricoles situées au sud des quartiers urbanisés de Candiac depuis l'autoroute 15 pour aller rejoindre la 30 à l'est de l'échangeur Jean Leman plutôt que d'utiliser l'axe de l'autoroute 15 actuelle.

La construction de ce nouveau tronçon est estimé à 51 600 000 \$.

Si le tracé recommandé est retenu il y a une perte de 22.9 hectares de terres agricoles de classe 2 et l'isolement de 16 hectares de la zone agricole permanente entre le tracé et la zone non agricole et perte complète d'un étang situé sur le rang Saint-André (PA3.1 p. 96) (DA 32).

Si le tracé ouest était retenu (DA 32) l'emprise de l'autoroute 30 occuperait 12.7 hectares et 3.2 hectares se trouveraient isolés.

Dans l'option sud avec une emprise de 90 mètres, l'autoroute occuperait environ 80 hectares de terres cultivables (p.41 rapport 164 BAPE) et isolerait une bande de 200 à 400 mètres de terres de cultures (p.42 rapport 164).

Si nous ajoutons les 80 hectares de l'option sud à la perte de 22.9 hectares du projet actuel nous obtenons 102.9 hectares de terres agricoles perdues.

Le tracé recommandé du projet actuel isole 16 hectares de la zone agricole permanente; si nous ajoutons les 435 hectares hors emprise du tracé sud (DC 2) nous obtenons 451 hectares.

Les terres comprises entre l'autoroute 30 et les villes de St-Hubert et Brossard sont urbanisées ou sont en train de l'être; la même chose risque d'arriver pour les terres isolées par ce projet et par l'option sud.

Actuellement le tracé sud de l'autoroute 30 est évalué à 135 000 000 \$ (DT5 2865). Si nous ajoutons le projet actuel de 51 600 000 \$ nous totalisons 186 600 000 \$.

La transformation de la route 132 de l'autoroute 15 en allant vers l'ouest sur deux kilomètres va coûter 52 000 000 \$ (DT5 2865). Si nous ajoutons ce montant à 186 600 000 \$ nous obtenons 238 600 000\$; et il reste 5 autres kilomètres à réaliser... à quel prix?

Compte tenu de ces nouveaux montants et de ces nouvelles expropriations je pense que le gouvernement devrait réévaluer le projet dans son ensemble et favoriser le tracé nord qui était estimé à 178 000 000\$ (p.4 rapport 164 BAPE). Le tracé nord n'empiète pas sur les terres agricoles qui sont les meilleures du Québec.

Si la zone agricole ne représente plus que deux pour cent du territoire québécois, il y a lieu de la protéger.

Le tracé de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 et l'autoroute 15 a été fait pour aller rejoindre le tracé nord. Le tracé nord est dans l'axe pour atteindre le pont Mercier.

Je vous remercie de m'avoir entendu.

Michel Aubin