

# MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BAPE PAR LA VILLE DE CHÂTEAUGUAY

## PROJET : AUTOROUTE 30

### TRONÇON JEAN-LEMAN

#### **Introduction :**

En tant que municipalité intéressée à maximiser les retombées économiques de l'achèvement de l'autoroute 30 tant attendue, Châteauguay appuie la demande de la MRC de Roussillon afin que le tracé Jean-Leman contourne entièrement les zones de développement résidentiel, commercial et industriel projetées à l'intersection des autoroutes 15 et 30.

#### **Tracé optimum :**

Le tracé Jean-Leman Roussillon, à l'inverse du tracé du M.T.Q., permet la réalisation du plein potentiel de développement économique de la région tout en respectant les objectifs de la planification régionale du territoire de Roussillon.

Le gouvernement, en décidant de faire passer la 30 au sud, doit le faire en toute logique et non pas au détriment de la population locale. Le tracé du tronçon Jean-Leman doit maintenant faire abstraction le plus possible du tracé qui amènerait la 30 dans l'axe de la 132.

Il ne doit pas couper la zone industrielle de Candiac où est prévu un carrefour intermodal de transport qui desservira autant l'agglomération de Montréal que les entreprises de la région immédiate. Châteauguay peut parler en connaissance de cause car, après d'innombrables variantes de tracé et après avoir si attendu la 30, la Ville de Châteauguay s'est résignée à accepter un tracé qui coupe en deux son parc Industriel. Cette coupure, en plus de diminuer

considérablement la surface développable à des fins industrielles, a nécessité une révision complète de la planification des infrastructures du parc Industriel et a laissé un grand triangle enclavé et difficilement développable. Il ne faut pas répéter une telle erreur !

### **L'Autoroute 30 , Axe de transport :**

Certes, la 30 est une voie de contournement en premier lieu, mais elle est également un axe de transport de première importance pour les communautés qu'elle traverse. En ce sens, les ingénieurs qui élaborent son tracé doivent tenir compte des plans de développement régionaux et locaux afin que cet investissement majeur, payé par l'ensemble des contribuables, serve les besoins de la région comme ceux de l'agglomération.

### **Zone agricole :**

Le tracé Roussillon affectera moins la zone agricole à cause de l'orientation des terres. Ces dernières seront moins nombreuses à être morcelées par le passage de l'autoroute et les surfaces résiduelles situées du côté nord seront plus grandes et plus intéressantes pour en faire une exploitation agricole.

### **Conclusion :**

Le tracé préconisé par la MRC de Roussillon ne compromet aucunement les objectifs de design, de coûts et d'efficacité du projet de l'autoroute 30. Par contre, il permet une meilleure performance dans l'atteinte des objectifs de planification régionale de la MRC, autant ceux touchant l'économie et la qualité de vie que ceux ayant trait à l'environnement et au développement durable.

Préparé par Rytis Bulota, urbaniste  
2005 09 22