

**PROJET DE CONSTRUCTION DUN TRONÇON DE  
L'AUTOROUTE 30 ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET  
L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN À CANDIAC.**

DÉPOSÉ AU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES EN ENVIRONNEMENT (BAPE)

**LE GROS BON SENS, C'EST L'AUTOROUTE 30 SUR LA ROUTE 132.**

REJETONS LE TRONÇON JEAN LEMAN ET L'AUTOROUTE DANS LES TERRES  
AGRICOLES AU SUD DE SAINT-CONSTANT.

PRÉSENTE PAR : FRANÇOIS CORRIVEAU

Le 22 septembre 2005

## **INTRODUCTION**

Pour le projet Jean-Leman, dont le MTQ est le promoteur, plusieurs professionnels de divers ministères ont travaillé à sa réalisation.

Je n'ai pas la prétention, aujourd'hui de conclure que les études réalisées ne sont point conformes à la réalité. Il y a trop de domaines pointus pour qu'un simple citoyen, comme moi, puisse en toute connaissance de cause en débattre avec divers spécialistes du gouvernement.

Dans la vie, il faut accepter qu'il y ait des gens qui possèdent une expérience et des connaissances supérieures à soi-même.

Ceci dit, il ne reste pas moins, que la majorité de la population sait que  $2+2=4$  et que dans le présent projet du «tronçon Jean-Leman» et l'autoroute 30 dans les terres agricoles, il n'y a pas toujours transparence, on y fait des interprétations conciliantes, les informations sont partielles et parfois cachées, les comparaisons boiteuses et l'orientation générale soumise à une commande politique plus qu'à des croyances professionnelles de spécialistes des différents ministères du gouvernement du Québec.

### **I - DES ÉVÉNEMENTS, DES DÉCLARATIONS ET DES COMMUNIQUÉS QUI CRÉENT LA MÉFIANCE ET QUI NE PEUVENT QUE SEMERLE DOUTE AUPRÈS DE LA POPULATION**

- a) Climat d'intimidation
- b) Des informations complaisantes ou partielles, des données erronées ou cachées
- c) Les coûts inconnus de l'expropriation des terrains de la Cie. Lafarge
- d) Exemples d'une consultation non respectueuse des citoyens
- e) Des exemples d'estimés du coût de l'autoroute 30, genre tour de babel.
- f) Des obstacles majeurs.

#### **A) Climat d'intimidation**

Au cours des trois dernières années diverses tentatives d'intimidation ont été commises par les opposants à notre option soit dans l'exercice de la démocratie, auprès de certaines entreprises ou de façon indirect auprès de personnes sympathiques à notre cause.

A titre d'exemples, mentionnons :

- La tentative de «paqueter» la salle lors de la réunion de consultation du 28 novembre 2003 par des citoyens non invités à cette soirée : « on a prévu qu'il y aura au moins 150 personnes sur place pour réclamer le retour du tracé urbain de l'autoroute 30, a dit hier le président de la chambre de commerce de la ville de Châteauguay . Nous avons donc nolisé des autobus pour que le point de vue des partisans de ce projet soit aussi défendu.» (Extrait de Montréal Plus)

- Intimidation verbale aux professionnels du MTQ lors des journées d'information du BAPE en 2002.
- Usurpation d'identité et chantage auprès d'un contracteur de la région qui s'était affiché pour l'option nord. L'individu qui a téléphoné a été enregistré et son nom et numéro de téléphone sont apparus sur l'afficheur de la compagnie.
- Inscription sur affiche de la ville « kill the mayor »
- Téléphones de menaces aux gérants de centres d'achat qui nous autorisaient à recueillir des appuis pour le tronçon nord (pétition dans les stationnements)
- Installation de pancarte durant la nuit « maison à vendre»
- Nombreuses informations tendancieuses auprès de plusieurs citoyens.
- Plusieurs téléphones anonymes d'atteinte à la réputation

## **B) Des informations complaisantes ou partielles, des données erronées ou cachées**

### **Quelques exemples provenant de l'étude d'impact sur l'environnement novembre 2004,**

- Le bureau d'audiences publiques sur l'environnement avait constaté, lors des audiences en 2002 que la construction d'un tracé au sud des zones urbanisés de Saint-Constant, Delson et Candiac s'avérait préférable au regard des préoccupations émises par les citoyens et les groupes d'intérêt ( page 12).

C'est une affirmation complaisante qui manque de transparence, qui donne une orientation non-conforme à la réalité parce que dans le rapport du BAPE (p.18) il est écrit que les citoyens s'opposent soit au tracé nord ou soit au tracé sud, selon le lieu où ils habitent, que les administrations municipales se rallient au tracé nord, que les groupes communautaires appuient généralement le tracé nord ainsi que les grandes entreprises.

- Seul le corridor sud ayant été étudié en détail, c'est-à-dire le tronçon de 8,8 kilomètres entre l'autoroute 15 et l'autoroute 30 (page 13)

C'est une affirmation mensongère parce que dans le journal le devoir du 31 août 2005 on mentionne que le tracé sud n'a jamais fait l'objet d'une évaluation environnementale en règle, parce que le MTQ a accordé à différentes firmes en 2004 et en 2005 des contrats pour compléter les études relatives aux corridors situés entre la 15 et la 30 et que « l'initiateur ( on parle du ministère des Transports ) a déposé à l'automne 2003 des analyses complémentaires et des mises à jour requises pour compléter l'information contenue dans l'étude d'impact puisque l'alternative au sud n'avait pas fait l'objet d'une étude aussi approfondie dans l'étude d'impact initiale.»

- A la page 11, deuxième paragraphe, on peut y lire que le trafic local accapare 29 000 véhicules ou 62,2 % du total sur les 45 000 observés quotidiennement.

Il y a là une donnée erronée. On devrait lire 64,5 % au lieu de 63,2 %. Aura-t-on intentionnellement inscrit ce % en moins sur la 132 pour mousser le bien fondé du tracé sud ?

### **Quelques exemples provenant du rapport de consultation publique tenue à Candiac le 28 novembre 2003.**

1) L'affirmation que l'on retrouve à la page 12 : « l'analyse des commentaires émis par les citoyens qui se sont prononcés, permet de constater que généralement, les citoyens des municipalités de Candiac, Delson et Saint-Constant acceptent le tracé proposé ». Cette affirmation est complètement erronée. On n'a qu'à relire les journaux et revoir les émissions TV pour se rendre compte que cette interprétation est mensongère.

2) Concernant la synthèse des préoccupations exprimées par écrit (1084 commentaires) le ou les rédacteurs du rapport en font un rapport très complaisant envers le projet et son emplacement. Voyez-vous, la présidente de notre comité pour le tracé nord, a déposé le soir même près de 800 questionnaires réponses de citoyens dont nous avons une photocopie qui s'opposaient à ce nouveau tracé du MTQ et demandaient la construction de l'autoroute 30 sur la 132. C'est honteux et inacceptable pour un organisme public de ne point avoir divulgué cet important point de vue.

3) De plus, la cerise sur le gâteau, à la page 9, on mentionne le dépôt de deux pétitions soit l'une remise par le maire de Saint-Constant afin de souligner un désaccord au projet et une provenant d'un regroupement de citoyens de Candiac pour souligner un accord au projet.

Savez-vous que la pétition de Saint-Constant comportait près de 8 000 signatures tandis que celle de Candiac quelques noms. C'est scandaleux de ne point préciser l'importance de chacune de ces pétitions.

Ça ne se peut, qu'un professionnel puisse transmettre une telle information sans directive politique évidente.

### **C) Les coûts inconnus de l'expropriation des terrains de la compagnie Lafarge.**

Diverses informations publiques sont à considérer pour établir le coût d'expropriation des terrains de la compagnie Ciment Lafarge.

1) Le déplacement proposé par le MTQ du tracé sud original (prévu par le BAPE). Plus près du secteur urbain pour éviter de passer sur les terrains de la Co. Lafarge. Projet rejeté par la population et retour par le MTQ au tracé sud original après avoir gaspillé d'énormes sommes d'argent. N.B. cela devait être majeur pour faire une consultation publique en novembre 2003 à Candiac.

2) L'union des producteurs agricoles lors de la conférence de presse du ministre (reflet, 21 mai 2004) : 400 millions \$ pour l'expropriation de la Co. Lafarge.

3) Le maire de St-Constant (reflet 21 mai 2004) indiquait que la carrière pourrait même fermer selon les informations que lui avait transmises la Co. Lafarge

4) Confirmation par le directeur de la compagnie Lafarge, lors d'une conversation téléphonique avec la présidente du comité pour le tracé nord, que les chiffres qu'elle avait dans son document sur les coûts étaient réalistes (entre 150 à 350 millions\$)

5) Le responsable de l'environnement à la Co. Lafarge précise que Lafarge a fait une offre au MTQ sous la barre des 400 Millions de \$ (reflet 05-06-04). Si cela avait été en-dessous de 100 millions de \$, il n'aurait sûrement pas indiqué 400 millions \$, il aurait dit , sous les 100 millions\$.

6) la direction du projet de l'autoroute 30 : L'impact de la cimenterie Lafarge a été largement discuté lors de la conférence de presse à l'hôtel de ville de Sainte-Catherine le 21 ma. En effet, le tracé original empiète davantage sur les terrains de l'entreprise. Il assure que la superficie occupée n'a pas été calculée pour le moment. Il ajoute qu'aucune négociation n'a eu lieu entre le ministère et Lafarge, à sa connaissance. Toutefois, la compagnie a déjà rencontré les fonctionnaires pour exiger son prix. Ce dernier était plus élevé que la facture des travaux, selon le directeur.

7) Le maire de Saint-Constant a montré une lettre de la cimenterie envoyée au ministre des Transports de l'époque, daté du 21 mai 2004, soulignant que le tracé sud tel que proposé initialement dans le rapport du BAPE serait catastrophique à moyen et long termes pour l'entreprise. Dans sa lettre, Lafarge écrit que l'annonce du prolongement de l'autoroute 30 qui suivait intégralement le tracé sud original serait en contradiction avec les positions énoncées depuis plusieurs mois par votre ministère. Elle aurait des conséquences négatives majeures pour notre entreprise et risquerait de compromettre d'ici quelques années la poursuite de nos activités à Saint-Constant.

8) Le député du comté ( le reflet 09-04-05)

Les expropriations des terrains de Lafarge pour la construction de l'autoroute 30 au sud ne coûteront pas plus que 50 M\$. C'est ce qu'a fait savoir le député de la Prairie, dans son allocution devant ses militants réunis à l'occasion d'une sortie de sucre, samedi dernier.

#### **D) Portes ouvertes et rencontre publique d'information et de consultation (28-11-03) autoroute 30 MTQ - Exemples d'une consultation non respectueuse des citoyens**

1) Lieu de convocation : extrémité du comté, salle inadéquate (trop petite) stationnement limité et temps peu propice (vendredi soir).

2) Des informations partielles : une partie du tronçon non publiciser (section Jean-Leman)

3) Un coût incomplet du projet : 120 M\$ selon le MTQ versus 296 M\$ selon l'UPA locale et non contredit par les représentants du ministère présent à cette soirée.

4) Une description partisane des recommandations du BAPE pour favoriser une option (une choix préférentiel devient une recommandation)

5) Une bonification irréaliste de la réalité – viaducs avec murs anti-bruit permettrait une vue panoramique.

6) Un projet peu respectueux des personnes : pour éviter de passer sur les terrains de la Co. Lafarge Canada, on «tasse» l'autoroute plus près des quartiers urbains (à 20 mètres des résidences, sur la rue Capes, dans le quartier de la Saline).

7) L'affirmation d'un représentant du MTQ au cours de cette soirée que la modification du tracé était une commande politique.

### **E) Des exemples d'estimés de coût de l'autoroute 30 genre «improvisation»**

Les données sur les coûts de ce projet transmises par le ministère du transport ou d'élus politiques au cours des deux dernières années, révèlent d'un manque sérieux de planification.

1) exemples de communiqués du MTQ

(22-09-03) L'échéancier général découle de la complexité même du projet

(19-11-03) moins coûteux et moins compliqué à construire.

Quelle contradiction en deux mois !

2) Transport Québec (06-03-04)

Une évaluation sommaire des coûts du projet de construction du tronçon de l'autoroute 30 a été réalisée. Cette évaluation est basée sur des paramètres estimés qui n'ont pas été validés sur le terrain. Également, en l'absence des coûts réels d'acquisition et des conditions du décret gouvernemental, une provision budgétaire a été ajoutée.

<b>Coûts estimés des travaux</b>	
Coûts des travaux	74 M\$
Mesures d'atténuation :	18 M\$
Murs antibruit Contrôle du bruit et de la poussière durant la construction	
Activités connexes :	28 M\$
Honoraires professionnels Déplacement des services publics Acquisition de l'emprise	
Total	120 M\$

### 3) Le reflet (29-05-04)

Sainte-Catherine – Estimé à 226 millions \$, les coûts des travaux de l'autoroute 30 au sud demeurent une «approximation brouillonne» selon le directeur du projet.

En fonction depuis mars, il a indiqué qu'une incertitude de 25 % demeure. Les chantiers pourraient donc coûter entre 170 millions \$ et 283 millions \$, soit l'équivalent d'une autoroute sur la 132. La facture sera précisée une fois les plans et devis établis.

### **F) Au-delà du tronçon Jean-Leman et de l'autoroute dans les terres agricoles de Saint-Constant des obstacles majeurs figurent dans la réalisation de l'autoroute 30 de Candiac à Vaudreuil.**

#### 1) Pressions exercées par le Conseil de bande Mohawk de Kahnawake (J.MTL 01-06-05)

Tellement coincés par cette revendication pour les terres ancestrales de l'ancienne Seigneurie de Sault Saint-Louis que les ministres sont réticents à commenter la requête autochtone.

Le conseil de bande prétend en effet qu'il doit être informé et consulté sur le projet de 1,2 milliard de l'autoroute 30 puisque le tracé retenu traverse au centre des terres de l'ancienne Seigneurie de Sault-Saint-Louis. À Québec, on croit que les revendications mohawks sont plus larges que le seul dossier de l'autoroute 30.

Dans une lettre livrée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qui se penche sur le tronçon Jean-Leman, le conseil s'est dit « préoccupé à l'égard d'une possibilité d'inondations sur les terres affectées par la construction de la 30.

#### 2) Le pont au-dessus de la voie maritime à Beauharnois (B. Bisson La presse 12-04-05)

Le mégaprojet américain d'élargissement de la voie maritime du Saint-Laurent pourrait faire grimper en flèche les coûts de l'autoroute 30 en obligeant le ministre des transports du Québec à concevoir un pont beaucoup plus gros que prévu à Beauharnois.

Cette nuance importante quant au gabarit du pont de la voie maritime, dans le projet de la 30, ne serait apparue qu'en février dernier dans des documents techniques accompagnant un appel d'offres du Ministère pour des services de gestion de projet et d'ingénierie.

#### 3) Partenariat privé (PPP)

Dans la documentation remise aux médias le ministre Després a indiqué que le débit de circulation sur un axe routier doit être suffisamment élevé pour justifier l'implantation d'un péage.

La route doit offrir une augmentation importante de la capacité de transport, a-t-il indiqué. On prendra une décision quand on aura terminé les études. Le cas échéant, est-ce que le gouvernement pourrait garder le contrôle du péage plutôt que l'entrepreneur ? «Ça fera partie des négociations avec le partenaire privé qui aura été choisi», a ajouté le ministre.) Reflet 18-06-05

Et comme l'autoroute coûtera deux fois plus cher au kilomètre, avec beaucoup moins d'achalandage, c'est la contribution initiale du gouvernement qui devra être plus importante, rappelle le directeur du projet de l'autoroute 30. MAUVAISES EXPÉRIENCES – Les études en cours devront déterminer si ça vaut toujours la peine pour Québec de se lancer dans une telle aventure. À Toronto, le gouvernement poursuit en justice le consortium parce que les hausses des péages sont beaucoup supérieures à celles prévues au contrat. Le consortium dit que ces hausses lui permettent d'assurer sa rentabilité. Au Nouveau-Brunswick, le tronçon entre Moncton et Fredericton a été construit en PPP mais le gouvernement a finalement racheté le volet péage à cause de la grogne des automobilistes. Au final, la transaction lui coûte plus cher.

Il ne faut pas oublier qu'une partie des taxes sur l'essence est destinée à l'entretien du réseau routier et qu'il n'est pas équitable de faire payer les citoyens de la région alors que, partout ailleurs au Québec, il n'y a pas de péage, souligne Christian Vincent, président de la Coalition «La 30 sans péage».

#### 4) L'entente Fédérale- Provinciale (12-05-2004)

La présente entente constitue le premier volet de l'entente de contribution sur l'autoroute 30 dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et a pour but de permettre aux parties de financer conjointement, aux conditions énoncées ci-après, les études, les analyses, les documents d'appel d'offres, les travaux préparatoires d'aménagement des emprises ainsi que tout autre élément décrit à l'annexe A. Les Parties travailleront en étroite collaboration, tout au long du volet 1, afin d'optimiser le projet et ainsi minimiser les contributions gouvernementales aux travaux. De plus, elle vise à préciser les rôles et les responsabilités respectifs des Parties, les processus et les règles de gestion et d'application de la présente entente, ainsi que les obligations et les engagements assumés par chacune d'elles. Ainsi, la présente entente ne couvre pas les frais relatifs au parachèvement de l'autoroute 30, tronçon ouest, proprement dit, car ceux-ci seront couverts par le volet 2 de l'entente qui entrera en vigueur lors de la signature prévue d'une entente contractuelle avec un concessionnaire privé. Le volet 2 ou tout autre volet ultérieur constitueront des amendements à la présente entente et devront faire l'objet d'un consentement mutuel des parties.

## **II - ESTIME DES COÛTS DE L'AUTOROUTE 30 TRONÇON EST, ENTRE CANDIAC / STE-CATHERINE : TRACÉ NORD VERSUS TRACÉ SUD.**

N.B. : En comparant le coût du tracé nord versus le tracé sud, tel que décrit dans les pages suivantes, le tronçon Jean Leman n'a plus sa raison d'être, la construction de l'autoroute 30 doit se réaliser sur l'actuelle route 132.

**AUTOROUTE 30**

**TRONÇON CANDIAC/STE-CATHERINE**

**Estimé des coûts basé sur :**

- Évaluation LGL 13-05-03
- Lettre du Ministère des transports
- Conférence de presse du Ministre Marcoux
- Articles du journal local

**A) TRACÉ NORD/ROUTE 132 :**

**217 millions\$**

**B) TRACÉ SUD/TERRES AGRICOLES : 464 à 650 millions\$**

# I- COÛTS TRACÉ SUD/TERRES AGRICOLES

## A) ESTIMÉ DE BASE

### Conférence de presse Ministre Marcoux

**239 millions\$**

- Doc. II – journal *Le Reflet* (2004-05-29) A jour : (Sans plans & devis établis)
- . 131 millions pour l'autoroute tracé sud- (135 millions)
  - . 43 millions 3.4 km. tronçon J. Lemay- ( 52 millions)
  - . 52 millions 2km. route 132

« *Approximation brouillonne* » et incertitude de 25% d'où  
possibilité de 283 millions\$ selon le directeur du projet du MTQ

## B) AUTRES COÛTS OBLIGATOIRES

(non mentionnés par le ministre Marcoux, le 29-05-04)

- 1.- Echangeur A-30 Pont Mercier 30 millions
- 2.- Boul. urbain? de 5 km, route 132 Doc.I 40 millions  
(dont 17 sites à décontaminer)
- 3.- Sortie Parc industriel Delson 5 millions

**75 millions\$**

## C) AUTRES COÛTS INCONTOURNABLES

Doc. II et III

- 1.- Expropriation estimée des terrains Ciment Lafarge Canada

- . Plus élevé que la facture des travaux selon  
le directeur du projet MTQ (*Reflét* 29-05-04) **De 150 à 350 millions\$**
- . Sous la barre des 400 millions (*Reflét* 05-06-04) approximativement

Doc. IV

- 2.- Mesures d'atténuation de la compagnie Charles River Ca. **? millions\$**  
(Bruit, pollution et vibration)

## EVALUATION SOMMAIRE MINIMALE DU TRACÉ SUD

(239+75+150 à 350 millions\$)

**De 464 à 651 millions\$**

## Autres éléments à considérer dans une saine gestion des fonds publics et d'un développement durable.

	<u>Coûts minimum</u>
A) Perte reliée aux coûts d'expropriations des terrains sur la route 132 pour la construction de l'autoroute 30 (DOC. V)	<b>14 millions\$</b>
B) Perte relative à l'entente fédérale-provinciale de mars 2003 (2km en construction (52 millions\$) + 5km en boul. urbain (40 millions\$) : 92 millions /2= 46 millions\$ re : contribution à part égale de l'ensemble des coûts (DOC. VI)	46 millions\$
C) Coûts d'entretien et de réparation de la route 132 jusqu'en 2016, année prévue pour sa construction en boul. urbain (DOC. VII)	<b>5 millions\$</b>
D) Perte découlant des coûts d'études, d'analyses, de plans, de personnels , depuis 30 ans sur la 132	<b>5millions\$</b>
E) Construction en 2002 d'une conduite maîtresse « surdimensionnée » égout de surface sur la route 132, en prévision de l'autoroute 30	<b>1.8millions\$</b>
F) Coût d'une congestion permanente sur la 132 ( perte de temps, dépenses automobiles, qualité de vie, etc.)	?
G) Perte d'emplois (250) et de revenus de taxes municipales, provinciales, fédérales (re : fermetures possibles des compagnies Ciment Lafarge Canada et la compagnie Charles River)	?
H) Perte des revenus de la production des terres agricoles sacrifiées.	?
I) Perte financière et de la qualité de vie des résidents vivant à proximité de la zone verte	?
J) Agression environnementale envers le patrimoine bâti et naturel	?

## II- COÛTS TRACÉ NORD/ ROUTE 132

- COÛTS :**
- . **178** millions (Rapport du BAPE de juin 2002 basé sur les études du MTQ) Doc. VIII
  
  - . **230** millions (Directeur du MTQ Châteauguay, journal *Le Reflet* 06-09-03) Doc. IX
  
  - . **280** millions (Député Dubuc, journal *Le Reflet* 13-09-03) Doc. X
  
  - . **217** millions ( Référence : LGL 13-05-03, évaluation commandée par le MTQ, cachée à la population le 28-11-03 et déposée à la Cour Supérieure du Québec en juin 2004. Doc. XI

**DERNIÈRE EVALUATION DU MTQ : 217 millions\$**

### EN CONCLUSION :

Le coût du tracé nord/route 132 (nettement moins dispendieux que le tracé sud/terres agricoles) associé aux autres éléments précédemment énumérés justifie, sans équivoque, la construction de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132 et le rejet tant du tronçon Jean Lemay que de l'autoroute 30 au sud de St-Constant.

Alors, comment expliquer que le présent gouvernement provincial qui ne peut respecter certaines promesses nationales de son programme électoral (baisse d'impôt, garderie à 5\$, programme de médicaments pour les personnes âgées, etc.) à cause de la situation précaire des finances du Québec est prêt à gaspiller des centaines de millions\$ des fonds publics pour réaliser une promesse locale, partisane en construisant l'autoroute 30 dans les terres agricoles alors qu'il y a une alternative sur la route 132.

Il y a lieu d'approfondir le pourquoi d'un tel entêtement à vouloir la réalisation d'une promesse électorale qui va à l'encontre du gros bon sens et de la loi de la Protection du territoire agricole.

## EN CONCLUSION

**Les coûts sont toujours moins élevés lorsque la comptabilité est secrète.**

Dans le projet de l'autoroute 30 tronçon Est, on nous avait caché le tronçon Jean-Leman, le programme de réduction de coût pour l'option Nord, les coûts d'expropriations des terrains de la Co. Lafarge, l'engagement d'un conseiller chevronné pour un mandat de 4 ans (220 000 \$/ an) pour un maximum de 220 jours par année, à raison de 1000\$ par jour en plus de ses frais de voyage et de séjour. (Conseil du trésor C.T. 201190 du 8 juin 2004) Un sous-ministre en titre gagne au maximum 180 925 \$ ...

Dans le journal de Montréal (09-08-05) le ministre des finances disait que les finances du Québec étaient dans le collimateur des agences de crédits et qu'il avait été prévenu qu'une décote était possible si la dette continuait d'augmenter. Il confirmait de plus qu'il prévoyait un déficit de 800M\$ pour l'année financière 2006.

Le 14 avril dernier (journal La presse) Monsieur Paul A. Pelletier président directeur général de CAA Québec écrivait : «attend-t-on l'effondrement d'un pont ou d'un viaduc pour réagir à l'état catastrophique de notre réseau routier ?»

Pressentiment d'horreur ou tout simplement une analyse d'un homme de gros bon sens, peu importe sa prédiction s'est avérée vraie.

Le réseau routier craque de partout titrait La Presse le 16 septembre dernier (Bruno Bisson)

Au journal de Montréal, Yves Chartrand écrivait : De l'aveu même du ministre des Transports 8127 structures sont déficientes sur nos routes.

Malheureusement une personne a été gravement blessé dans l'effondrement d'un ponceau de la 40. A-t-on les moyens de construire des kilomètres d'autoroute additionnels quand on n'a pas d'argent pour réparer ceux qui présentent des dangers aux utilisateurs ?

Et surtout, ne nous proposez pas d'endetter les générations futures par le recours aux PPP. **Tous les intervenants, lors de la 1<sup>er</sup> partie des audiences publiques des 30-31 août et 1<sup>er</sup> septembre dernier étaient contre le projet du MTQ relatif au Tronçon Jean-Leman.**

Alors, si on devait, en fonction des motifs préalablement cités, par obligation, réaliser une voie de contournement de l'Île de Montréal, la route 132 est le choix du gros bon sens, parce que le coût est moindre et que cette localisation est plus respectueuse du projet de politique du développement durable et de la loi de la protection du territoire agricole.