

BAPE

Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
575 rue St-Amable, bureau 2.10  
Québec GIR 6A6

OBJET : Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe.

Bonjour,

Par mon mémoire, je souhaite vous faire part de mon opinion en rapport avec le tronçon Jean-Leman et vous éclairer pour un analyse plus juste et complète du projet.

### **Chapitre 1 : Les préoccupations et les opinions des participants**

Je crois qu'il est clair que dans ce chapitre, pour être une personne juste et honnête, il vous faille écouter aimablement les opinions des participants sur **l'ensemble** du projet.

Pourquoi ?

- Parce qu'en 2003, le gouvernement à promis un emplacement pour le tronçon 4-EST, soit au sud de Saint-Constant, et ce, sans analyse complète. Aujourd'hui le tronçon 4-EST c'est subdivisé, le tronçon 4-EST-A représente le sud de Saint-Constant, et le tronçon 4-EST-B le tronçon Jean-Leman. Il est de votre devoir d'écouter les citoyens qui font le liens avec l'ensemble du projet, puisqu'il s'agit d'un seul et unique tracé, **le tronçon Jean-Leman qui découle du tronçon au sud de Saint-Constant**. Un enfant verrait la logique de se dossier, j'espère que l'évidence en sera tout autant pour vous.

## Chapitre 2 : L'analyse de la raison d'être du projet

- Tel que mentionné plus haut, **la raison d'être du projet est bêtement du à une mauvaise promesse électorale.** Si on aurait approché le gouvernement Libéral à l'époque en faveur du tronçon nord (132), il est clair que nous n'en serions pas la aujourd'hui. Il était prévisible que les Libéraux remporteraient les élections, un comité de citoyens mal honnêtes (Comité 30 Sud Inc.) à vendu nos terres agricoles et aujourd'hui, c'est pour cette raison que le projet Jean-Leman est en cours
- Le BAPE2002 à certes recommandé légèrement le tronçon au sud, mais la participation des citoyens à l'époque à fait pencher la balance puisqu'il est évident que les agriculteurs à l'époque était moins nombreux. Le BAPE2002 fait même mention du manque d'analyse pour ce tronçon, mais comme les coûts se comparait à se moment avec l'option nord (en 2002, pas en 2005 bien sure !!!), **les audiences publiques ont été en faveur du plus grand public et non selon les analyses. C'est belle et bien écrit dans le BAPE2002.**
- Dans le seul but de trouver un support à sa promesse électorale, le gouvernement Libéral s'appuie constamment sur le BAPE2002, **en omettant de parler du rapport d'analyse environnemental de 2002, qui lui favorisait le tronçon nord.** Imaginons la situation contraire, le BAPE2002 aurait favorisé le tronçon nord et l'analyse environnemental le tronçon sud, il est clair qu'aujourd'hui le gouvernement dirait être en consensus avec l'analyse environnemental ! En politique, on choisit de dire seulement ce qui est profitable à la situation présente. Et pire encore, si aucun des documents de 2002 aurait été en faveur du tronçon sud, le gouvernement aurait simplement omis de parler de l'analyse environnemental, et aurait fait mention que le BAPE2002 portait une simple suggestion, mais non une

décision et ainsi aurait mis en œuvre son piètre projet puisque promis.

### Chapitre 3 : L'analyse des enjeux

#### ► Les déplacements

- Je trouve totalement ridicule les analyses de déplacement. Selon une étude du MTQ effectuée en 1996, il n'y a aucune et je dis bien aucune cohérence avec les nouveaux chiffres de 2003... **pourquoi ?** L'étude de 1996 surestimait le nombre de véhicules et je n'invente rien, je valide cette information avec une comparaison des nouvelles données de 2003. Qui me dit alors que les nouvelles prévisions sont adéquates ? Je vous fait ici la preuve de la faiblesse de ses models. J'ai demandé à comprendre les facteurs inclus dans les models mathématiques et j'attend toujours ma réponse... On peut faire dire ce qu'on veut à des tableaux et les présenter publiquement en sachant très bien que personne ne vous demandera d'où viennent ces chiffres. Moi je pense que si on ne connaît pas les facteurs qui entrent en ligne de compte, ces chiffres ne valent rien. Quel est le moment de la journée, les jours de semaines, le mois de l'année... quand la prise de donnée a-t-elle été effectué ? Pourquoi une si grande incohérence avec l'étude de 1996, s'agit-il du moment de prise de donné par exemple ? Pour moi, c'est très claire et très évident, on inclus les facteurs que l'on souhaite inclure, on construit un model selon les besoins afin d'arriver à des beaux tableaux qui plairont, et je vous en fait la preuve avec les prévisions de 1996 qui se sont avérées très fautives en comparaison avec le model de 2003.
  
- Dans l'optique d'incertitudes sur la précision des models, qui me dit que la quantité de véhicules qui prendra l'autoroute 30 et non la 132 est valide ?? Il s'agit ici d'un facteur non calculable, et donc impossible à

prévoir... la 132 est un point de ravitaillement très en demande, le seul sur des km et des km d'autoroute, comment dire de façon formelle qu'aucun véhicule de grand transit y fera un arrêt ? Il est clair que le nombre de véhicules qui utiliseront la 30 ou la 132 est très loin de la future réalité. **Il est donc évident que la prévision du nombre de véhicules empruntant l'autoroute 30 est trop grande et il y a une sous-estimation des futurs usagers de la 132** qui a été calculé.

► La sécurité routière et la gestion des risques

- La sécurité routière sur la route 132 est mise de côté, une promesse électorale monopolise le budget ailleurs, il faut se dépêcher d'exécuter une destruction massive de notre paysage puisque la promesse en a été faite. Restera-t-il de l'argent pour la 132 après les coûts qui s'ajoute sans cesse pour le tronçon des terres agricoles ? En quel année pourrons-nous voir enfin la 132 viable et sécuritaire...en 2020 ?? **Combien de morts payeront pour cette promesse électorale ??**

► L'aménagement et la gestion du territoire

- **Il est inconcevable que la MRC Roussillon, qui est à peine à 12% de couvert végétal se voit diminuer encore sa densité végétal.** Dans le cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, il est dit que les MRC de la CMM se doit de viser un objectif de 30% de couvert végétal... N'allons nous pas en sens inverse en ce moment ????? Nous sommes nettement sous la moitié des objectifs et le tronçon Jean-Leman nous conduira sous le tiers de ce 30%. A quoi sert de subventionner un projet d'aménagement et d'orientation gouvernementale si le gouvernement n'en tiens pas compte ????? Il est difficile de trouver un sens logique dans tout ça...

- Je ne comprend toujours pas pourquoi le gouvernement ne respect pas la loi et ce, même s'il existe une alternative très simple et immensément logique. Le tronçon Jean-Leman affectera directement 27.4 ha en plus de mettre en étai 33.7 ha. C'est totalement inacceptable de perpétuer dans ce sens, le tronçon au sud de Saint-Constant étant déjà trop grand, soit 80 ha dans l'emprise de l'autoroute et 435 ha prise en otage. Au total, il s'agit de 107.4 ha de détruit immédiatement, et à court terme 468.7 ha se verront annihilées. Je tente désespérément de comprendre vers où cela nous mène, et ça me fait très peur.

S'il existe une loi pour que les automobilistes utilisent la ceinture de sécurité, c'est pour des raisons de sécurité.

**S'il existe une loi pour la protection du territoire agricole, pourquoi n'était-elle pas utile à la protection du territoire agricole ?**

Cette loi n'a aucune utilité, le gouvernement ne la respecte nullement. Est-ce qu'on peut émettre une infraction au gouvernement qui ne respecte pas cette loi ??? Et surtout, il est totalement mensonger de dire qu'il n'existe pas d'alternative à détruire les terres agricoles sur le territoire du tronçon Jean-Leman, on peut très bien construire la 30 sur la 132 et ainsi respecter la loi. Et il est faux de dire que la 30 sur la 132 c'est du passé, je ne parle pas du passé ici, je propose une nouvelle idée en disant que la 30 sur la 132 est une alternative au tronçon Jean-Leman, peu importe ce qui a été dit dans le passé.

**Alors si on formule clairement une question en 2005 : existe-il une alternative à la destruction des terres agricoles dans la section du tronçon Jean-Leman ? La réponse est OUI, un nouveau tracé amélioré, soit la 30 sur la 132 !!!**

## ► La qualité du milieu, la santé publique et la qualité de vie

- Il est clair que le gouvernement ne tiens pas compte du tout de la qualité du milieu et encore moins de la santé publiques. **Le protocole de Kyoto n'est pas uniquement captivant à écouter au bulletin de nouvelles de 18h00, il serait intéressant de voir des concepts appliqués dans ma région.** Je serais fière de ma MRC qui réduit les kilomètres de déplacement inutile pour participer à réduire nos gaz à effet de serre ! Dans tout les supers models, on oublie toujours de tenir compte des véhicules lourds de grand transit qui souhaite se rendre au pont Mercier... il auront des kilomètres supplémentaire à faire, et devront donc gaspiller de l'essence à chaque fois. Pour 1 semaine ce n'est certes pas une catastrophe, mais à long terme il en est quoi ? On parle ici d'un changement de mentalité que tous et chacun doit apporter, et le fait de prolonger la trajectoire de véhicules lourds est pour moi un affront au protocole de Kyoto.
- Et la qualité de vie... quelle qualité de vie nous reste-t-il avec tout ça ??? En quoi le tronçon Jean-Leman apportera un bien pour l'ensemble de la population ? Je n'y vois aucun avantage sur la qualité de vie des citoyens de la MRC Roussillon, d'autant plus que nous allons perdre la chance de pouvoir manger des produits locaux.  
  
On pourrait par contre discuter de la qualité de vie de nos espèces fauniques, tel la rainette aux faux grillons de l'Ouest. Je suis très septique à l'idée que cette autoroute améliore les populations de cet amphibien en voie de disparition.

## ► L'économie locale

- Sauf pour la ville de Candiac qui languie devant un tel projet pour amener du développement résidentiel, ce qui

est soit dit en passant en TOTAL opposition au recommandation du BAPE2002, je ne vois pas en quoi le tronçon Leman apporte du positif. Ha oui j'oubliais, on parle aussi d'un probable cinéma... c'est très intéressant de voir où tout ça nous mène, avec un cinéma tout change ! Oui au gaspillage de terres agricoles puisqu'un cinéma les remplacera ! On pourra ainsi visionner de vieux reportage sur la région d'autrefois... avec plein de verdure !

### ► La période de construction

- On nous dit de belles prévisions sur la mise en service de l'autoroute, depuis quand un projet a-t-il été mené à terme à l'échéance ? De plus, le BAPE2002 recommandait la construction de l'autoroute en simultanée des travaux de réfections sur la 132... qu'en est-il aujourd'hui ? On met de côté encore et toujours la 132, on se concentre sur la belle promesse.

### ► La communication

- Je ne crois pas que nous, citoyens de la MRC Roussillon soyons écoutés par notre gouvernement. J'espère que vous pourrez parler pour nous et le dire honnêtement ce qu'il faut pour que la population de la MRC Roussillon se sente comprise = NON AU TRONÇON JEAN-LEMAN.

### **CONCLUSION :**

« En dépit de son passage en zone agricole, l'autoroute 30 ne doit pas contribuer à l'étalement urbain. » BAPE2002  
Le tronçon au Sud de Saint-Constant n'est même pas réalisé, on parle déjà de développement résidentielle et commerciale qui sera permis par l'ajout d'un nouveau tracé.

« L'emprise de l'autoroute devrait être établie dans l'optique d'un empiètement minimum sur les terres cultivables. » BAPE2002  
Le tronçon au Sud de Saint-Constant n'est même pas réalisé, on parle déjà de la destruction supplémentaire de nouvelles terres agricoles.

Mais où allons nous ?

Quels aspects du BAPE2002 a été retenu pour la continuité de se projet ? Le MTQ avait-il besoin d'utiliser les mots BAPE 2002 pour dire qu'il est urgent d'agir tel que mentionné dans son projet... Tout le monde le sait ça !!! Il s'agissait la d'une façon de pouvoir mentionner le BAPE2002 dans son nouveau projet, et même sur son site internet !! Mais il n'y a aucun consensus avec la philosophie du BAPE2002, au contraire, on va à l'encontre des recommandations qui ont été fait par vos confrères.

Je trouve totalement ridicule que nous soyons en audiences publiques pour le tronçon Jean-Leman, il s'agit la de la preuve que la décision antérieur sur le choix de tronçon 4-est n'était pas la bonne. Il faudrait arrêter se projet ridicule avant qu'on nous ajoute encore un tronçon d'ici 2 ans et qu'on continue la destruction du paysage de la MRC Roussillon. La situation frise le ridicule ! Assez c'est assez, il faut stopper le tronçon Jean-Leman, il s'agit la d'une exagération.

Merci de prendre le temps de faire une analyse conforme, équitable, et fondée, et ce à partir de l'opinion des citoyens de la MRC Roussillon.

Julie Lévesque