

## *Mémoire de la Ville de Léry*

*Présenté au BAPE dans le cadre des audiences publiques portant sur le tracé Jean-Leman, tel que proposé par le ministère des Transports du Québec*

### Ville de Léry

Désignation : Ville

Superficie : 10.98 Km<sup>2</sup>

Population (2005) : 2356

Petite ville champêtre longeant les rives du lac Saint-Louis sur plus de 7 Km, Léry offre à ses 2 400 habitants un cadre de vie hors de l'ordinaire, avec des vues imprenables sur le lac. Son caractère est essentiellement résidentiel avec un magnifique terrain de golf et quelques endroits pour mouiller des embarcations et faire des activités nautiques. Léry est reliée à la région par la route 132, qui la traverse en long. De plus, un système de transport en commun permet à ses résidants d'accéder à la métropole matin et soir. Le salaire moyen des ménages de la municipalité s'approche des 62 500\$, ce qui fait de Léry un endroit où les citoyens peuvent s'attendre à un certain niveau de vie, un certain confort.

La ville de Léry adopte et supporte la vision proposée par l'ensemble des décideurs de la MRC Roussillon. Le tracé du ministère des Transports du Québec ne respectant pas les besoins de développement de Roussillon et ne tenant pas compte des différentes initiatives amorcées depuis maintenant près de cinq ans, soit suite à l'annonce de l'utilisation de l'autoroute 15 comme voie de raccordement pour l'autoroute 30, la ville de Léry tient à affirmer son opposition face à l'implantation du projet proposé par le MTQ.

Le tracé du ministère ne permet pas d'optimiser les infrastructures de transport actuelles de Roussillon (quai, rails, route, autoroute, gare) et ne permet pas de soutenir les industries qui pourraient bénéficier grandement d'un réseau autoroutier stratégique et de la plateforme logistique intermodale (tel le secteur du transport, bio alimentaire ainsi que les industries qui exportent leurs produits vers les États-Unis, etc.). Il ne s'inscrit pas dans la stratégie de développement préconisée par les élus et les partenaires économiques de Roussillon. Une telle opportunité de développement pourrait être des plus bénéfique, non seulement pour les municipalités accueillant le projet, mais aussi pour l'ensemble des villes de Roussillon.

Le tracé du ministère contrarie la pleine réalisation de nombreux projets d'envergure régionale estimés à quelques centaines de millions de dollars, tels les projets suivants :

- Projet d'aménagement commercial sur une superficie de 5,5 millions de pieds carrés, projet estimé à plusieurs dizaines de millions de dollars
- Projet de création de Studios de cinéma de 2 millions de pieds carrés, projet estimé à 40 M \$, projet qui pourrait ne pas voir le jour avec le tracé du ministère car le site a été choisi, notamment, en fonction de la quiétude des lieux, des services et des voies routières
- Projet d'implantation d'une gare intermodale permanente Candiac-Montréal, projet en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour desservir la population de Roussillon et dont des investissements d'importance ont été faits

- Projet de création d'une Maison du Tourisme, projet d'accueil d'envergure provinciale qui permettrait de faire la promotion de l'ensemble des attraits touristiques, culturels et patrimoniaux de la MRC de Roussillon
- Projet de création et de développement d'un important parc industriel de haute technologie en logistique et transport intermodal
- Autres projets de développement économique en cours de discussions
- Projets connexes émanant de l'activité industrielle, commerciale et résidentielle qui se manifesteront grâce à la réalisation des projets prévus

Le tracé du ministère ne respecte donc pas la vision, les besoins et les priorités de développement économique régional élaborées et retenues par les élus municipaux et les principaux partenaires de la MRC de Roussillon. Il nie donc les besoins et les aspirations de croissance économique des 11 villes de la MRC de Roussillon ainsi que les consensus régionaux et la volonté des élus de travailler ensemble sur des projets d'envergure régionale. Il mine les efforts de concertation régionale (entre élus municipaux et les partenaires économiques publics et privés), ce qui réduit l'entrepreneuriat régional qui est pourtant recherché et souhaité grandement par le gouvernement du Québec dans le cadre de sa politique de développement économique local et régional.

Le tracé du ministère ne tient pas compte des besoins de développement à long terme de la MRC de Roussillon (économique et autres) et des villes qui la constituent. Il répond à une vision à court terme alors même qu'en matière de transport, de développement économique, d'aménagement du territoire, de développement local et régional, de responsabilités confiées aux élus municipaux, aux MRC et aux régions sur le plan économique, il faut d'abord et avant tout penser à long terme.

Les élus du milieu se sont assurés d'élaborer un tracé optimal qui s'arrime aux besoins du MTQ, à la stratégie de développement économique de Roussillon, et qui présente des avantages et retombées significatives structurantes pour Roussillon et la zone métropolitaine.

Une approche transparente des intervenants de Roussillon et des autorités locales et régionales mérite une meilleure écoute du MTQ et du gouvernement du Québec en regard à nos enjeux de développement économique et à nos projets régionaux (telle que la plateforme logistique intermodale de transport).

La ville de Léry tient donc à réaffirmer son opposition au tracé proposé par le MTQ, opposition fondée sur les arguments présentés dans ce mémoire. En contrepartie, la ville de Léry appuie l'adoption du tracé Jean-Leman-Roussillon en remplacement du tracé du MTQ. Ce tracé permettrait de continuer le développement régional de Roussillon tel qu'il a été planifié. De plus, des études approfondies ont permis de démontrer que le tracé Jean-Leman-Roussillon respecte tous les paramètres établis par le MTQ, tant sur le plan de l'environnement, de l'agriculture ou du développement économique que par la géométrie du tracé. L'infrastructure que représente une autoroute se doit d'être conçue et développée en fonction des répercussions qui en sont invariablement entraînées. La région de Roussillon ne peut accepter que l'autoroute ne serve que de voie de contournement pour Montréal alors que des investisseurs sont déjà à nos portes. L'autoroute 30 doit être achevée, mais que ce ne soit pas au détriment du développement régional.