

Saint-Constant, le 17 septembre 2005.

218

P NP

DM89

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

Bape,

A l'attention de la coordonnatrice du secrétariat de la commission
575 rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec,
GIR 6A6

Autoroute 30, tronçon Jean Leman

Monsieur le président,

L'idée du MTQ de réaliser un tronçon Jean Leman pour compléter l'autoroute 30 comme voie de contournement de l'Île de Montréal d'une longueur de 15 km pour la section est, en passant par les terres agricoles au lieu de 7 km sur la route 132, est un projet qui aura des conséquences néfastes pour la qualité de vie des gens de notre milieu.

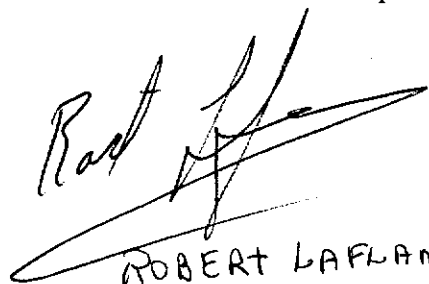
Le promoteur ne tient pas compte que ce nouveau tracé fera augmenter les émissions de gaz à effet de serre (plus de km, plus de véhicules, deux axes routiers, la 132 et la 30 encercleront nos quatre villes) et nous éloignera de nos objectifs de Kyoto. Ces émissions nuiront à la qualité de l'air dans notre région et risquent de provoquer un plus grand nombre d'hospitalisation pour les gens ayant des troubles respiratoires et engendrer encore plus d'épisodes de smog.

Il est également évident qu'un autre impact majeur est la limitation des terres (accaparées par la construction de cette voie routière) pour fin d'exploitation agricole. Dans une perspective de développement durable, la perte de ces terres fertiles au profit d'infrastructures routières n'est guère souhaitable. De plus, les terres avoisinantes seront également touchées par la pollution et l'étalement urbain généré par ce tracé.

Avant l'approbation de ce projet, le gouvernement devrait envisager d'autres solutions comme par exemple :

- s'en tenir qu'à une seule grande voie telle que l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132 permettant ainsi d'avoir son contournement de l'Île de Montréal.
- Réaliser tel que prévu en 2002, deux voies de service de chaque côté de cette artère autoroutière pour faciliter la fluidité de la circulation locale et l'accessibilité d'achat locaux.
- Développer davantage le transport en commun (réseau de trains de banlieu et circuits d'autobus inter-villes). Cette solution est largement supérieure à la construction d'une deuxième voie d'accès pour atteindre le Pont Mercier parce qu'elle entraînerait la réduction des déplacements par automobiles et contribuerait de façon responsable à la préservation d'une qualité de l'air acceptable et de la protection de nos terres agricoles pour les générations futures.

Merci de votre bonne compréhension.



ROBERT LAFLAMME