

**Bureau d'Audiences Publiques
En Environnement
B A P E**

**Concernant le projet de construction de l'autoroute 30
De Sainte-Catherine à l'autoroute 15
Par le Ministère des Transports du Québec**

Mémoire déposé par

Les propriétaires de Ferme Mario Robidoux et Fils Enr.

Madame Pierrette Robidoux

Madame Lyn Robidoux

Madame Guylaine Charpentier

Monsieur Ernesto Rinaldi

Madame Adelaida Rinaldi

Madame Lucille Lemieux

Monsieur Mario Schiavoni

Monsieur Manuel Henriquies

Madame Ilda Henriquies

LE 20 MARS 2002

Madame la présidente,
Monsieur le commissaire,

Par la présente, nous désirons saisir l'opportunité qui nous est offerte de vous faire connaître notre opinion concernant le **PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE SAINTE-CATHERINE ET L'AUTOROUTE 15.**

Qui sommes-nous? :

Nous sommes les résidents les plus concernés au niveau du rang St-Régis Sud À St-Constant advenant que le **TRACÉ SUD** serait choisi pour le prolongement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15.

1- Ferme Mario Robidoux et Fils Enr. : Nous, Mario et Daniel Robidoux sommes les propriétaires d'une ferme laitière à Saint-Constant..

Moi, Daniel, je suis un producteur laitier de 38 ans et père de deux enfants.

Je représente la 4^e génération de Robidoux pour l'exploitation de cette ferme laitière qui continue de prendre de l'expansion.

Le **TRACÉ SUD** de l'autoroute 30 priverait notre entreprise **de plus de 25 arpents de terrain** de très grande qualité (selon les dires du spécialiste de l'agriculture pendant les audiences publiques de mars 2002).

Notre ferme est une entreprise autosuffisante car, tout ce que nous produisons sert à nourrir notre troupeau pour la production laitière.

Donc, la perte d'une parcelle de terrain nous obligerait à acheter des produits tels que du foin, de l'orge, de l'avoine, de la paille, du soya ou autre à un prix quatre (4) fois plus élevé que le coût de production que nous obtenons en cultivant nous même nos produits sur nos terres.

De plus, étant donné la rareté de terrains de même calibre disponible dans notre région, il serait très difficile d'envisager le rachat de terrain pour remplacer la superficie qui serait expropriée.

Je voudrais également mentionner que nous louons des terres agricoles sur le rang St-Régis Nord ce qui veut dire que nous aurions deux viaducs à traverser plusieurs fois par jours.

Selon moi, cela pourrait augmenter les risques d'accidents dû à la fréquence d'utilisation des viaducs et à la grosseur de la machinerie agricole d'aujourd'hui.

Comme l'a laissé entendre le spécialiste du MRC lors des audiences publiques, il est fort à parier que les terres agricoles enclavées au nord de la dite autoroute 30 du TRACÉ SUD, pourraient faire l'objet d'une forte pression par la municipalité et/ou le MRC afin d'obtenir l'autorisation de procéder au « dézonage » de ces terres ce qui représenterait (à moyen terme) encore une perte de terrain agricole.

Je n'ai pas besoin de vous dire que cette route ne serait absolument pas accessible par les citoyens de St-Constant, car AUCUNES sorties n'ont été prévues pour les rangs St-Régis, St-Pierre, Chemin de la Petite Côte et Chemin St-François de Xavier.

Il faudrait également penser que favoriser le TRACÉ SUD voudrait également dire beaucoup plus de kilomètres de routes à entretenir et à déneiger.

Quel serait l'avantage pour les citoyens de St-Constant de préconiser le TRACÉ SUD dans ce cas là ?

Nous, en notre qualité d'agriculteurs exploitant l'entreprise laitière FERME MARIO ROBIDOUX ET FILS ENR . sommes persuadés que le TRACÉ NORD est la meilleure décision à prendre en ce qui a trait au projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

Il ne faut pas oublier que, nous, agriculteurs, sommes de moins en moins nombreux.

Cependant, notre présence occupe encore une place importante dans la vie de chacun de nous.

Nous, Pierrette Robidoux, Lyn Robidoux et Guylaine Charpentier sommes également en accord avec l'opinion de Mario et Daniel et nous nous opposons au choix du TRACÉ SUD pour la construction de l'autoroute 30.

.....

2- Monsieur et Madame Ernesto Rinaldi : nous sommes propriétaires d'une petite ferme sur le rang St-Régis Sud à St-Constant.

Nous avons choisi de quitter la ville il y a treize (13) ans pour venir s'établir à la campagne.

Nous avons investi dans l'achat de notre petite ferme, une grande partie de nos économies.

Nous sommes fiers d'habiter en zone rurale car cela nous permet de nous occuper d'un grand jardin et d'élever quelques petits animaux dont des lapins, des poules, des moutons etc...

Selon les plans qui ont été publiés, le TRACÉ SUD de l'autoroute 30 passerait à quelques mètres seulement de notre résidence ce qui rendrait notre qualité de vie quasi inacceptable dû au bruit causé par le transport routier et à la descente du viaduc du rang St-Régis Sud qui serait située tout le long de notre terrain.

Nous sommes persuadés qu'il serait très difficile de retrouver une autre petite ferme à la campagne qui nous offrirait les mêmes avantages que nous avons actuellement à cause des nombreuses restrictions concernant le zonage agricole.

Donc, nous croyons, qu'à moyen ou à long terme notre propriété se retrouverait dans une zone dite « BLANCHE ».

Pour terminer, il est évident que nous sommes contre l'implantation du TRACÉ SUD pour la construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15.

.....

3- **Madame Lucille Lemieux** : j'habite avec mon fils Mario, une résidence sur le rang St-Régis Sud à St-Constant.

Après avoir habité en milieu urbain pendant plusieurs années, nous avons pris la décision en 1962, de se porter acquéreur de ce petit domaine à la campagne.

Selon moi, la qualité de vie à la campagne est supérieure à celle de la ville.

Il y a moins de pollution dans l'air que l'on respire et le bruit est presque inexistant.

Advenant que le TRACÉ SUD serait retenu pour le prolongement de l'autoroute 30, je ne serais plus en mesure de dire que la qualité de vie à la campagne est supérieure à celle de la ville car l'air deviendrait plus pollué et le bruit serait beaucoup plus grand dû au flot de véhicules de toutes sortes qui circuleraient sur l'autoroute tout près de chez moi.

Alors, je suis catégoriquement contre le passage de l'autoroute 30 au SUD car j'aimerais bien pouvoir continuer à bénéficier de la tranquillité et de la quiétude que me procure la vie à la campagne.

Mon fils Mario est également de mon avis à ce sujet.

.....

4- Monsieur et Madame Manuel Henriques : nous sommes propriétaires d'un petit lopin de terre et d'une résidence sur le rang St-Régis Sud à St-Constant depuis 1980.

Nous sommes retraités depuis quelques années et nous apprécions énormément notre mode de vie à la campagne.

Sur notre propriété, nous avons maintenant une plantation de vignes, plusieurs pommiers et un grand jardin.

Nous faisons également l'élevage de petits animaux.

Il est bien évident qu'il ne serait pas possible de faire la même chose si nous habitons en milieu urbain.

Nous apprécions la tranquillité que nous procure la vie à la campagne.

Il est fort à parier que par la construction de l'autoroute 30 à quelques pas de notre propriété, nous serions grandement incommodés par le bruit causé par le transport routier sans parler de la qualité de l'air qui serait amoindrie.

Nous pensons également que dans un proche avenir, les terres agricoles qui nous entourent actuellement pourraient devenir des terres dites « zonées BLANCHE » ce qui permettrait à des promoteurs de procéder à la construction de maisons, commerces, usines...

Donc, nous ne voulons pas que la ville se rapproche de chez nous. C'est ce qui arrivera s'il y a « dézonage » des terres agricoles pour la construction de l'autoroute sur le TRACÉ SUD.

.....

POUR CONCLURE :

NOUS aimerions mentionner que les commerçants sur la route 132 ne dorment pas dans leurs commerces. Ils peuvent donc se rendre à leur résidence où c'est probablement plus calme mais, pour NOUS, le TRACÉ SUD ferait en sorte que le bruit serait présent 365 jours par année et ce, 24 heures sur 24.

D'après nous, le TRACÉ NORD sur la route 132 serait le choix le plus raisonnable dû à l'expropriation déjà faite pour certains commerces depuis plus de 30 ans.

De plus, les passants circulant sur l'autoroute 30 du TRACÉ NORD pourraient profiter des nombreux commerces qui ont actuellement pignon sur rue sur la route 132. Selon nous, le TRACÉ SUD, aurait l'effet contraire.

Il y aurait moins de passants, donc, possiblement moins d'achalandage à nos commerces qui sont établis aux abords de la route 132.

D'après nous, le TRACÉ NORD influencerait positivement le chiffre d'affaire des commerçants sur la route 132.

L'accessibilité aux villes de St-Constant, Ste-Catherine, Delson, Candiac se ferait plus rapidement pour les transits.

La pollution et le bruit ne seraient pas amplifiés par le choix de la construction sur le TRACÉ NORD contrairement à la décision d'opter pour le TRACÉ SUD.

Veillez trouver ci-joint, les coordonnées des gens qui se sont regroupés pour vous présenter ce mémoire ainsi qu'un plan les localisant par rapport à l'autoroute 30 – TRACÉ SUD.

Finalement, nous tenons à vous faire savoir que nous sommes contre le choix du TRACÉ SUD pour la construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 et nous tenons à vous remercier pour l'attention que vous porterez à notre mémoire.

Et nous signons ci-dessous :

FERME MARIO ROBIDOUX ET FILS ENR.
MARIO ROBIDOUX
426 RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

FERME MARIO ROBIDOUX ET FILS ENR.
DANIEL ROBIDOUX
420 RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

PIERRETTE ROBIDOUX
426 RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

GUYLAINE CHARPENTIER
420 RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

LYN ROBIDOUX
426 RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

ERNESTO RINALDI
RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

ADELAI DA RINALDI
RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

LUCILLE LEMIEUX
RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

MARIO SCHIAVONI
RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

MANUEL HENRIQUES
RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

ILDA HENRIQUES
RANG ST-RÉGIS SUD
ST-CONSTANT (QUÉBEC)

Des milliards pour gagner... 30 secondes ?

Audiences publiques le 9 avril

BRUNO BISSON

LES MILLIARDS de dollars d'investissements publics déjà prévus dans la construction routière et le transport en commun ont un impact négligeable sur l'accroissement de la part du transport collectif et sur la congestion des ponts et des routes à l'entrée de Montréal au cours des 20 prochaines années.

C'est ce constat fort déprimant qu'il faut tirer de simulations de circulation réalisées par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, et qui ont été rendues publiques hier dans un document de référence produit en vue des prochaines audiences publiques de cette commission, qui auront lieu en avril et mai prochains.

Simulations

Selon les simulations de cette commission, présidée par l'ingénieur Roger Nicolet, les transports en commun ne véhiculeront toujours qu'une personne sur trois en provenance de la Rive-Sud vers Montréal lors des pointes maximales en 2021, c'est-à-dire l'automobile continuera d'être le choix des deux tiers des « navetteurs » de la Rive-Sud pour entrer dans l'île de Montréal, chaque matin, malgré d'énormes investissements prévus dans le développement des moyens de transport collectif.

Par contre, Duby aurait en l'an 2021 près de 10 700 déplacements en moins le matin de la Rive-Sud vers Montréal, ce qui constituerait une diminution de près de 20 % par rapport à 2001, précise le document de consultation de la commission dont les prévisions supposent la réalisation de tous les projets d'infrastructures actuellement prévus au plan de gestion des déplacements de la région de Montréal.

Il n'est pas inutile d'énumérer ces projets, dont les coûts totaux représentent des milliards en investissements sur le plan des infrastructures routières: seulement, le PGDM prévoit le parachèvement de l'autoroute 30 sur la Rive-Sud; la transformation de la rue Notre-Dame en une autoroute à gros volume de circulation dans l'île de Montréal; l'optimisation des autoroutes métropolitaines; un chantier de 10 ans qui coûtera au moins 200 millions de même que des travaux d'amélioration des autoroutes 10 et 20 en Montréal.

En ce qui concerne le transport en commun, ce même plan mis sur pied par l'ex-ministre Guy Chénier, et récemment qualifié par son successeur, Serge Michard, d'œuvre «magistrale», prévoit également la mise en service de trains de banlieue de Nelson et Mont-Saint-Hilaire, la construction d'un tram-train sur l'estacade du pont Champlain, le prolongement de la ligne 6 du métro de Montréal dans le territoire de la ville de Longueuil et l'ajout d'une voie réservée aux autobus sur l'autoroute 20.

Globalement, estime la commission Montréal-Rive-Sud, si tous ces projets devaient voir le jour, et si les tendances actuelles en matière économique et démographique se poursuivaient comme prévu, la moyenne des déplacements d'une personne quittant la Rive-Sud pour entrer à Montréal durant l'heure de pointe du matin passerait de 48 minutes à 30 secondes de moins.

En fait, la seule amélioration notable sur le temps de déplacement moyen entre les deux rives bénéficierait aux usagers du transport collectif qui pourraient mettre cinq minutes de moins qu'aujourd'hui pour se rendre de leur point de départ sur la Rive-Sud à leur point de destination à Montréal.

Mais alors... Est-ce le PGDM du ministre Chénier qui est totalement inefficace pour réduire de façon significative les temps de déplacement entre la Rive-Sud et Montréal? Ou alors, quelque chose s'est-il échappé à l'attention du ministre des Transports, ou d'éventuels autres projets, les grands investissements des 10 prochaines années? Ni l'un ni l'autre, croit Christine Duby, secrétaire de la commission Nicolet.

Moyenne

Car si un gain de temps de seulement 30 secondes sur un déplacement moyen de 48 minutes peut sembler dérisoire, c'est qu'on parle en termes de moyenne. Ces 30 secondes précises Mme Duby représentent en fait un gain de temps de 2 % à 3 %, par rapport aux temps d'attente qu'on connaît actuellement à l'entrée des ponts de l'île de Montréal. Règle générale, le gain de temps qu'on attend de tous grands projets d'autoroute ou d'infrastructures de transport en commun dans une situation de congestion comme celle que l'on connaît quotidiennement sur la Rive-Sud, est aussi de l'ordre de 2 % à 3 %.

De plus, les simulations réalisées par la commission Nicolet ne tiennent compte que de la réalisation de grands projets alors qu'il existe d'autres mesures possibles pour réduire l'afflux de véhicules dans l'île de Montréal et les temps d'attente aux heures de pointe. Ces mesures vont de la gestion des stationnements par les municipalités au rétablissement des péages sur les ponts, en passant par l'incitation au covoiturage. Ces programmes de transport collectif en entreprise, les changements dans les politiques municipales d'aménagement du territoire, etc.

Selon Mme Duby, un train de mesures de ce genre pourrait aussi contribuer à réduire les pressions du trafic automobile sur le territoire montréalais dans le même ordre de grandeur que les solutions routières. Le développement du transport en commun et la somme de ces gains de temps modestes pourrait suffire sinon pas à vider les ponts de Montréal, mais au moins à en rendre la circulation un peu plus fluide.

Réduire les risques du transport des matières dangereuses

Cela serait possible... en construisant de nouvelles routes éloignées des populations

RECHERCHE UNIVERSITAIRE

ANDRÉ PRATTE

On peut réduire substantiellement les risques posés aux populations par le transport des matières dangereuses en détournant les camions sur des trajets plus éloignés des concentrations de population. Cependant, cela est difficile au Québec, faute de routes de remplacement.

Telles sont les principales conclusions d'une étude préliminaire réalisée par deux ingénieurs de la faculté d'administration de l'Université McGill.

D'emblée, les auteurs soulignent que les probabilités d'incidents évités, incendies impliquant des camions transportant des matières dangereuses sont très faibles.

« Vous courez plus de risques quand vous conduisez votre voiture », a expliqué à *La Presse* le professeur Vedat Verter. Ces camions sont contrôlés de manière très stricte, les camionneurs sont bien formés. La probabilité d'accident est donc très faible, mais quand il y a un accident, c'est gros ! »

M. Verter et sa collègue Bahar

Kara ont voulu savoir si le réseau autoroutier canadien offrait aux camionneurs la possibilité d'éviter des concentrations de population. Pour ce faire, ils ont étudié les trajets des 220 000 transports d'essence, de mazout, de pétrole et d'alcool réalisés en Ontario et au Québec au cours de l'année 1998.

Ils ont calculé le nombre d'habitants devant être évacués en cas d'incident survenant sur chaque segment d'autoroute, et comparé ce nombre selon que les transporteurs prenaient le chemin le plus court — ce qui est généralement le cas — ou empruntaient un trajet plus éloigné des centres urbains.

Les résultats sont complexes, et varient selon la matière transportée. Mais la conclusion générale est claire. À titre d'exemple, au Québec et en Ontario, s'il emprunte le trajet le plus court, un transport d'essence expose, en moyenne, 74 000 personnes aux risques d'un incident. S'il choisit plutôt sa route de façon à réduire les risques, seulement 43 000 personnes seront exposées à un éventuel incident.

Cependant, le scénario de risque minimal forcerait le camion à parcourir entre 100 et 200 kilomètres de plus. De façon générale, pour diminuer de 33 % les risques d'une évacuation, les camions devraient en moyenne parcourir une distance 56 % plus grande.

Le hic québécois

Pourrait-on convaincre (ou forcer) les camionneurs d'avaloir une telle augmentation de coût ? « Je

ne dis pas qu'ils devraient allonger leurs parcours à ce point, mais nos résultats illustrent la possibilité de trouver des solutions de compromis », répond M. Verter.

Claude Pigeon, de l'Association des camionneurs du Québec, affirme pour sa part que ses membres ne s'opposeraient pas à emprunter des trajets plus longs « dans la mesure où l'objectif est vraiment celui de la sécurité, et où le client comprendra que ce sont des matières

dangereuses, que c'est pour ça qu'on fait un détour et qu'il doit en payer le prix au bout du compte. »

Mais il y a un hic. Contrairement à celui de l'Ontario, le réseau autoroutier du Québec offre peu de possibilités aux camionneurs d'emprunter des autoroutes plus isolées. Pour aller de Québec à Toronto, un camionneur a le choix entre passer par la 20 ou par la 40, mais cela ne change pas grand-chose au nombre d'habitants exposés. On sait aussi que pour traverser la région de

Montréal d'est en ouest, on a le moyen d'éviter la Me

Vaut-il la peine de construire de nouvelles routes pour réduire les risques des populations urbaines d'une éventuelle catastrophe environnementale ? L'Association des camionneurs du Québec, par cet argument, entre en concurrence avec le promoteur de la complétion de la route 30.

Au ministère des Transports du Québec, on souligne que les mesures plus ciblées prises pour les nouvelles routes ont été en préparation pour réduire les risques du transport des matières dangereuses. Renséigner au ministère, Claude Émond qualifie l'étude de chercheurs de McGill de bonne mais pas très pratique (De fait, au cours de sa carrière, avec Vedat Verter, il a enseigné celui-ci, qui enseigne depuis quatre ans, à la naissance — plutôt son réseau routier québécois).

« Je ne suis pas sûr de l'impact souhaité sur la construction de nouvelles routes », dit Mme Émond, qui a une connaissance du travail de Kara. L'étude est intéressante, elle ne me prouve pas que construire une route pour résoudre le problème. Le problème, à Montréal, c'est qu'il faut des industries qui ont besoin de matières dangereuses dans les zones qui ont des populations denses. »

2500 camions par Montréalais

ANDRÉ PRATTE

En moyenne, un résident de l'île de Montréal est exposé chaque année à 2456 camions transportant de l'essence, du pétrole, du mazout ou de l'alcool, les principales matières dangereuses transportées sur les routes canadiennes.

Plus de 2000 camions par personne, c'est beaucoup, mais d'autres régions sont bien plus affectées que Montréal. Selon les calculs de l'ingénieur Vedat Verter, de l'Université McGill, chaque résident de Sainte-Foy, en banlieue de Québec, se retrouve dans la zone d'évacuation de 4438 camions par année (La zone d'évacuation est comprise dans un rayon de 800 mètres de tout éventuel incident.)

Dans la région de Montréal, chaque habitant de L'Assomption, Saint-Hubert et Saint-Bruno est ex-

posé à environ 3000 camions de matières dangereuses par année.

Au ministère des Transports du Québec, on songe moins à la construction de routes pour réduire les dangers, qu'à un resserrement du règlement sur le transport des matières dangereuses. Coordonnatrice du secteur du transport des matières dangereuses à Québec, Claude Émond annonce des modifications qui seront apportées d'ici l'an prochain. Tous les camions-citernes devront être munis de freins antiblocage (ABS) et d'une sorte de boîte noire enregistrant la vitesse. « Ça permet au transporteur de contrôler à quelle vitesse ses chauffeurs conduisent », a expliqué Mme Émond.

Le ministère veut aussi imposer un examen de compétence aux nouveaux chauffeurs appelés à conduire des citernes.

Le nombre d'accidents est en hausse sur la route 132

Philippe Olivier

Sainte-Catherine - Le nombre d'accidents est en hausse sur la route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine.

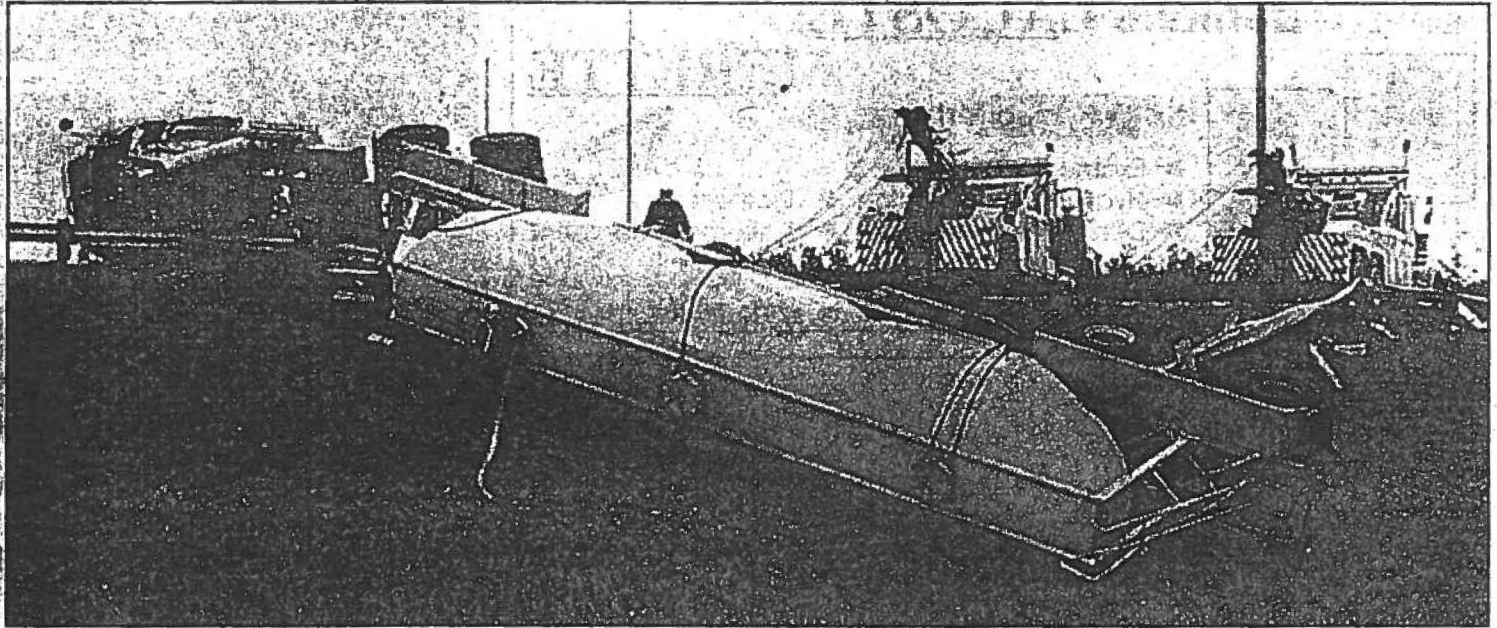
Selon le ministère des Transports du Québec (MTQ), pas moins de 356 accidents ont été enregistrés, en 1998, alors qu'il est passé environ 40 000 véhicules chaque jour.

En 1997, 347 accidents ont été répertoriés, contre 263 en 1996, 309 en 1995 et 300 en 1994.

En 1993, le débit journalier était évalué à 36 000 voitures. Cette année-là, 339 accidents ont été signalés, pour un estimé de 2,35 accident par «million de véhicules-kilomètres parcourus (MVKP)».

«Il semble effectivement y avoir une croissance du nombre d'accidents. Mais la majorité sont des accrochages qui impliquent des réparations de moins de 500\$», soumet Joceline Béland, responsable des communications chez Transports Québec.

La route 132 actuelle supporte un volume élevé de circulation, variant entre 37 000 et 47 000 véhicules par jour, dont 14% de camions. Cette route présente des défaillances en ce qui a trait à la sécurité et à la fluidité de la circulation en raison de la présence d'une multitude d'accès privés et d'intersections», a déjà soulevé le MTQ, direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, dans le cadre d'une réunion d'information sur l'autoroute 30.



En 1998, le MTQ a enregistré 356 accidents sur la route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, un record à ce jour. (Photo d'archives)

Autre fait questionnant, il y a eu trois accidents mortels en 1998, alors qu'il n'y en avait eu aucun en 1996 et 1997.

Surveillance policière en baisse

On a observé une sérieuse baisse de la surveillance policière sur la route 132 (entre Sainte-Catherine et Candiac) au cours des dernières années (excluant 1999 et 2000, dont les données ne sont pas disponibles).

Voici le nombre de contraventions émises

entre 1993 et 1998 (ces chiffres n'incluent pas les avertissements de 48h).

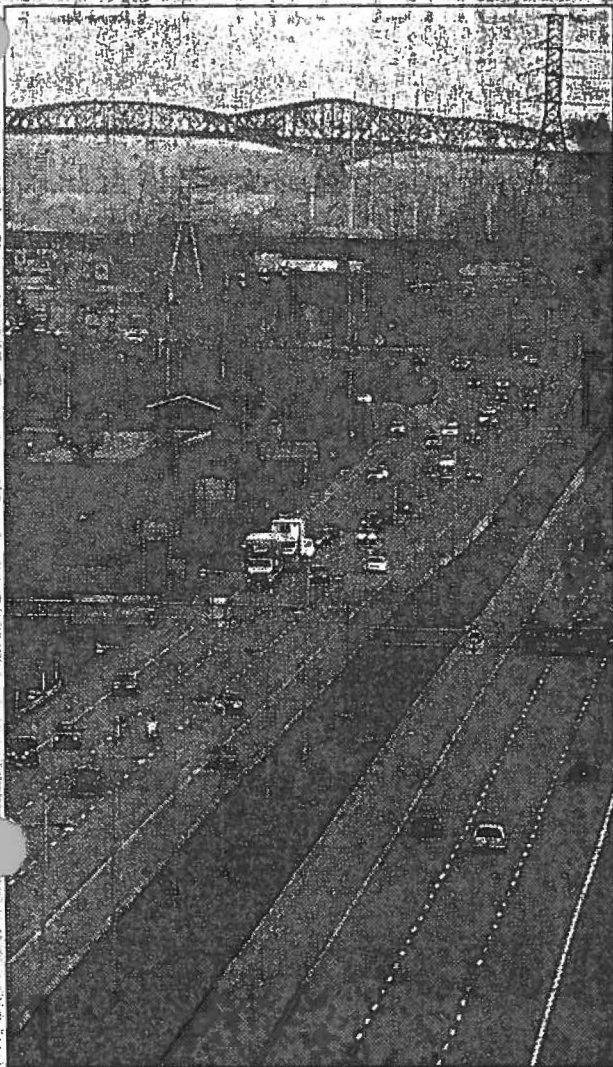
1993 - 3910 billets, 1994 - 4253 billets, 1995 - 4555 billets, 1996 - 3247, 1997 - 1890 et 1998 (six premiers mois) - 855 billets.

«La raison de cette baisse est simple: les effectifs ont été réduits de moitié à partir de 1996. A l'inverse, il y avait beaucoup de surveillance au début des années 1990, en raison de la crise autochtone», a confirmé le

caporal Claude Longtin, de la SQ de la MRC de Roussillon.

Depuis le 1er juillet 1998, ce n'était plus la Sûreté du Québec de Candiac, qui en 1890 et 1998 (six premiers mois) - 855 billets, assurait la surveillance, mais le Poste autoroutier Montérégie Est, localisé à Longueuil.

Depuis quelques mois, c'est la Régie intermunicipale de police Roussillon qui s'en occupe. Il est évidemment trop tôt pour évaluer la situation depuis ce changement. ■



Une vue de la route 132 prise du pont Jacques-Cartier.

Tendance ? Non, Retard !

JE SURVEILLE de très près les travaux de la Commission Nicolet. Or je ne peux que déplorer le fait que le Québec accuse un retard de plus de 20 ans sur ce qui se fait ou s'est fait ailleurs en Amérique du Nord en matière de transport urbain.

C'est durant cette période que la plupart des agglomérations américaines, même de moins connues, comme Raleigh, en Caroline du Nord, et Louisville, au Kentucky, pour n'en nommer que deux qui ne comptent pas dans le club des grandes villes, ont mis en place leur réseau de voies autoroutières de contournement. Les « beignes » comme on les surnomme. Ces voies rapides empêchent le trafic de passage de congestionner les villes, en plus d'améliorer les déplacements intra-urbains.

À mon avis, il est aujourd'hui plus facile pour les villes bénéficiant déjà des infrastructures de basé de ce type de se mettre à l'heure de la planification du transport en commun. Pendant ce temps, au Québec on était au neufre, se chicanant stérilement sur l'opportunité de terminer l'autoroute 30 et de parachever le bouclage de la métropole. Il m'apparaît plus facile pour une collectivité d'effectuer les arbitrages nécessaires entre le transport privé et le transport public sur son territoire, quand elle possède déjà une infrastructure de voies rapides, facilitant l'entrée et l'évacuation rapide des automobiles et des camions dans son périmètre urbain.

Notre inertie de 20 ans en ce domaine nous amène dans une période où les préoccupations écologiques et nombre d'autres facteurs non strictement reliés au transport s'imposent dans les collectivités, rendant difficile, parfois presque impossible, la réalisation de travaux de rattrapage qui se seraient effectués précédemment dans un contexte tout à fait différent et plus opportun que celui d'aujourd'hui.

YVES MAILHOT
Saint-Etienne-de-Bolton

La grenouille à six pattes



KATIA GAGNON

kgagnon@lapresse.ca

Depuis *L'Erreur boréale*, les films-pamphlets sur l'environnement sont devenus un nouveau genre cinématographique. *La Loi de l'eau* vient maintenant faire le point sur les larges débats qui entourent une des plus grandes richesses naturelles du Québec. Au-delà des exagérations, qui desservent parfois ces films, ils constituent cependant une entreprise de conscientisation du grand public aux enjeux environnementaux.

L'environnement a déjà été un sujet très à la mode. Peu à peu, l'intérêt pour ces enjeux s'est effrité. *L'Erreur boréale* est venue rappeler à tous les Québécois que nous vivons dans un pays de forêts. *La Loi de l'eau* nous redit maintenant que nous détenons une des plus grandes réserves mondiales d'eau douce. Et que la pollution la menace. Il faut voir l'image de ces grenouilles à six pattes qui vivent dans les soupes chimiques que sont devenues certaines rivières.

Malheureusement, le film a aussi les défauts de ses qualités. A trop vouloir dénoncer, le cinéaste Richard Monderie finit par verser dans le catastrophisme sur la question de la vente d'eau. Dans ces grandes tirades sur la « pétrolisation de l'eau » par les méchantes multinationales, on reconnaît le talent de Richard Desjardins qui a écrit les textes du film, mais les phrases-choc qui font de belles chansons ne décrivent pas nécessairement la réalité de façon adéquate.

La commission Beauchamp, qui s'est penchée il y a deux ans sur

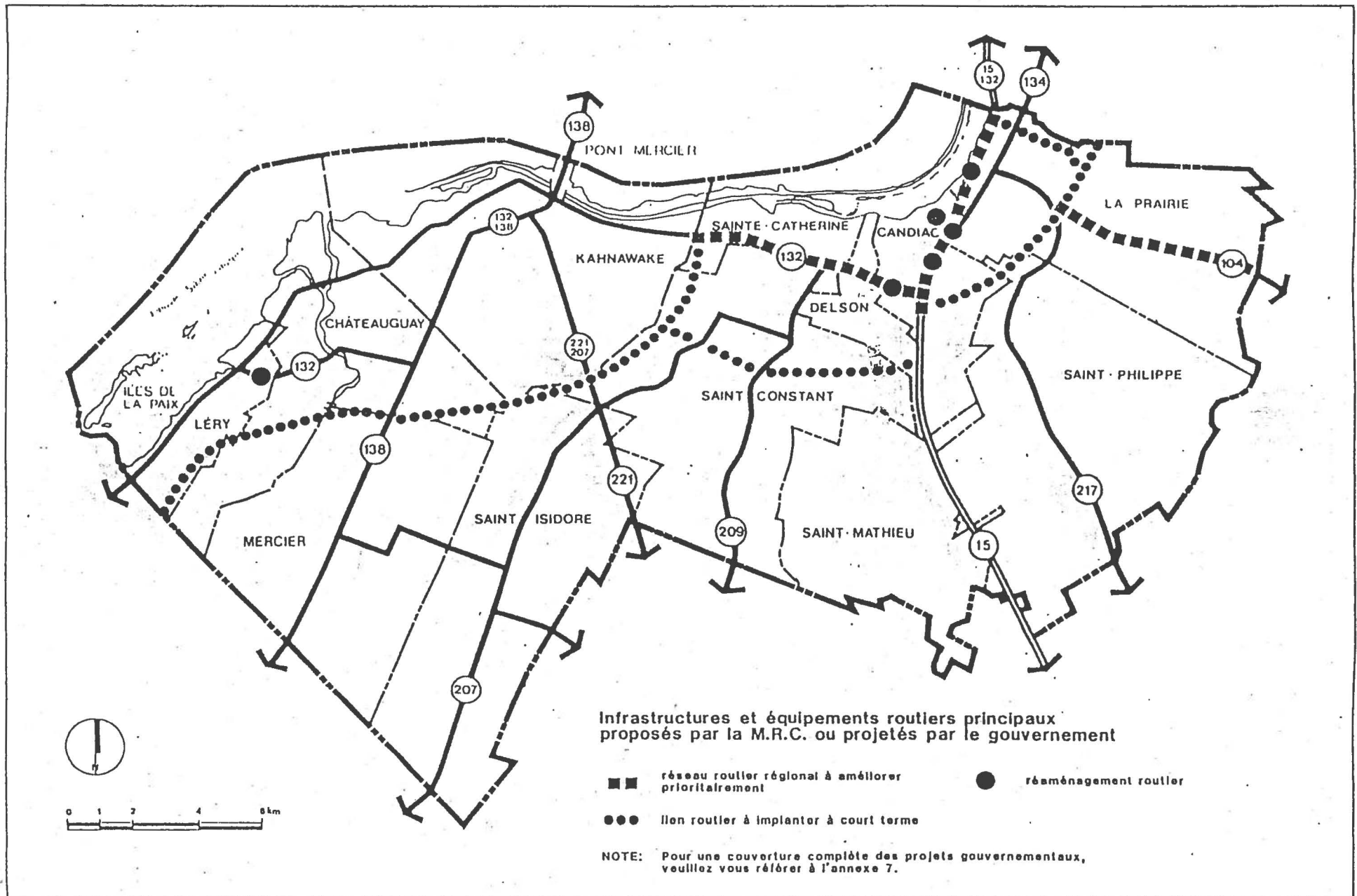
tous les enjeux qui entourent l'eau, et qu'on ne peut songer à être à la solde des intérêts économiques, a rendu un verdict beaucoup plus nuancé. La commission, formée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, s'est opposée à l'exportation massive d'eau, mais estime que l'industrie de l'embouteillage ne met pas en danger les nappes souterraines.

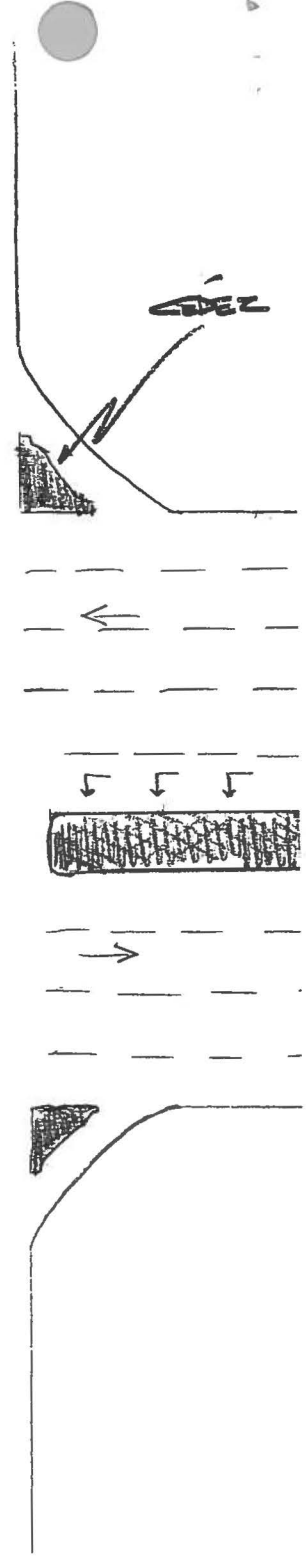
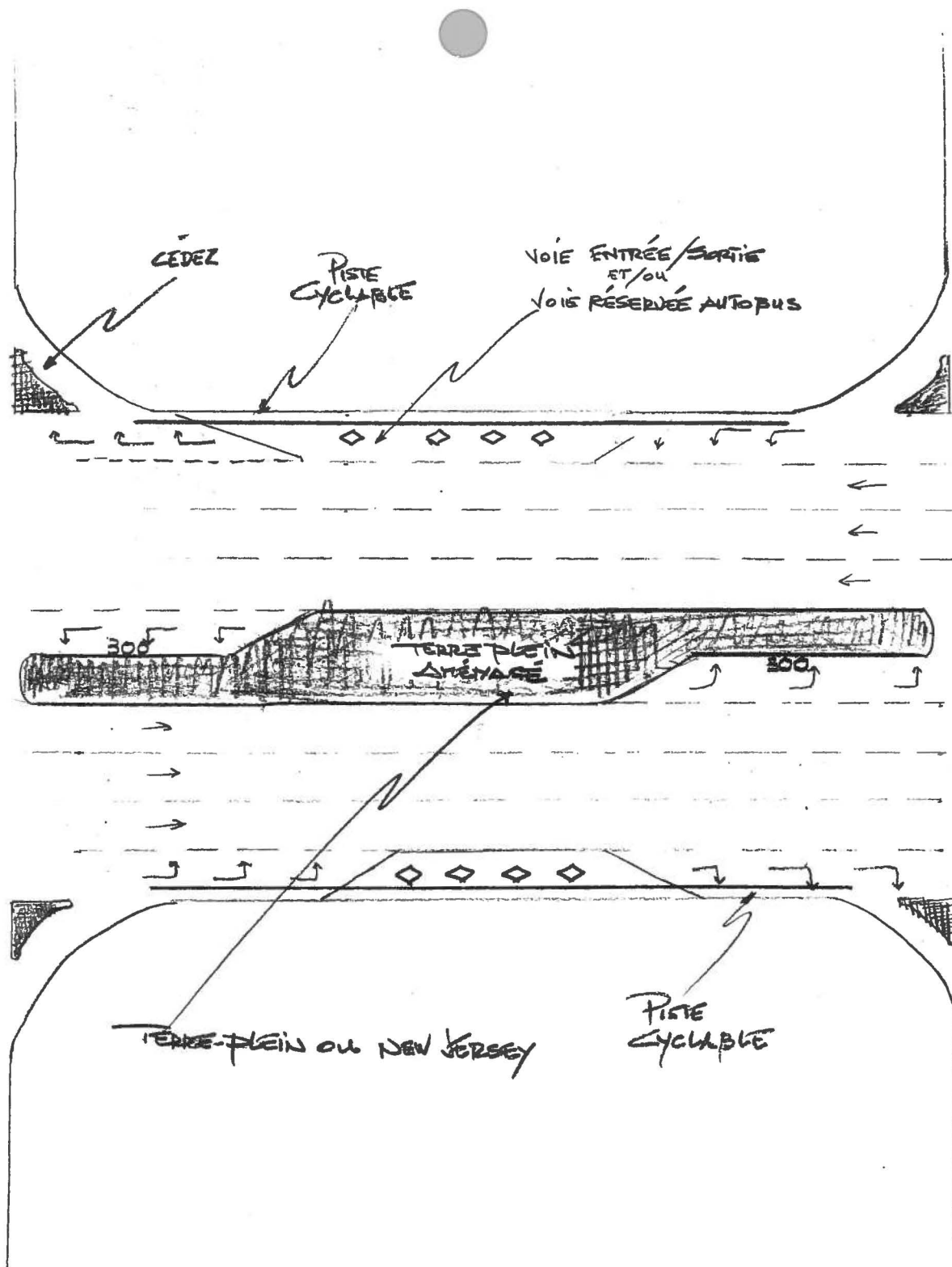
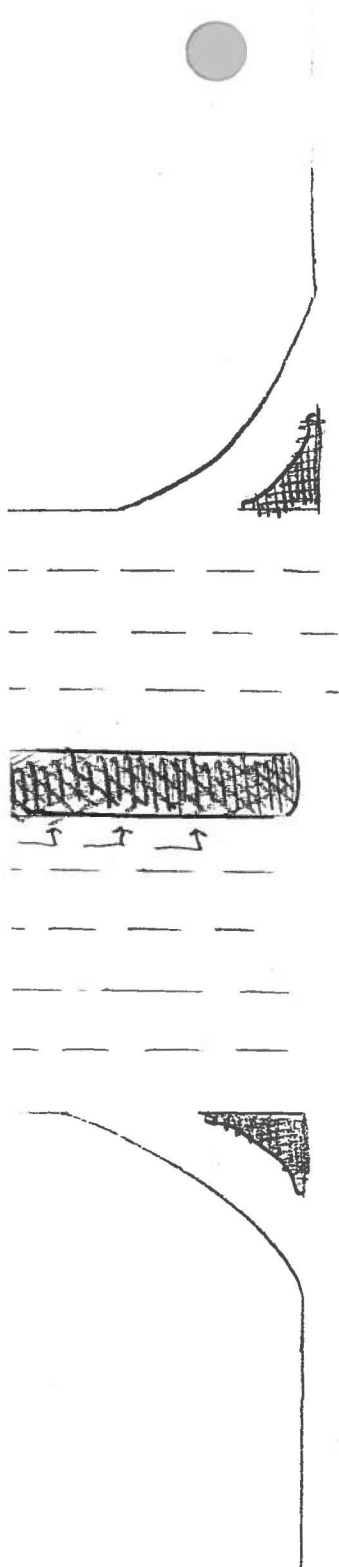
Autre faiblesse du film, sur la question des rejets industriels. *La Loi de l'eau* marque les progrès considérables qui ont été faits au cours des dernières années par la grande entreprise, progrès que soulignait d'ailleurs la commission Beauchamp. Dans une perspective environnementaliste, les actes du gouvernement depuis le dépôt de ce rapport sont peu spectaculaires. Mais les débuts de l'action sont louables. Québec a interdit l'exportation massive d'eau. On a créé un ministère d'État à l'Eau. Les pièces les plus marquantes de l'action gouvernementale demeurent les deux règlements sur la qualité de l'eau potable et les eaux souterraines. Une politique de l'eau sortira bientôt de l'entonnoir. Ce sont toutes là des recommandations du BAPE.

Québec a de plus en plus attaqué à la fois les noeuds du problème : la pollution agricole. Trois millions de tonnes de terre imprégnée de pesticides se retrouvent chaque année dans les cours d'eau. Le ministère de l'Environnement a pris certaines mesures, mais les réformes d'importance se font toujours attendre. Elles sont pourtant capitales, car si la situation stagne, on pourrait gaspiller toutes les avancées réalisées, au fil des ans, par les industries et les municipalités. Le contexte politique, à la veille d'une échéance électorale, se prête bien mal à une vaste réforme. Mais il faudra bien un jour que le gouvernement se résolve à faire un vrai ménage dans nos campagnes.

100
Municipalité régionale de comté de Roussillon

10b. Les infrastructures et équipements gouvernementaux majeurs





FOND
BINT

CAROUSSEL

VIADUC
CAROUSSEL
"U"TURN

VOIE FERRE
|||||

SOUS

PRESSION

ST-F-XAVIER

SOUS

RIV. TORUE
~~~~~

DESSUS

PRINCIPALE

DESSUS

1

PROLONGÉE

GEORGES GASNÉ

DESSUS

2

LOUES

DU COMMERCE

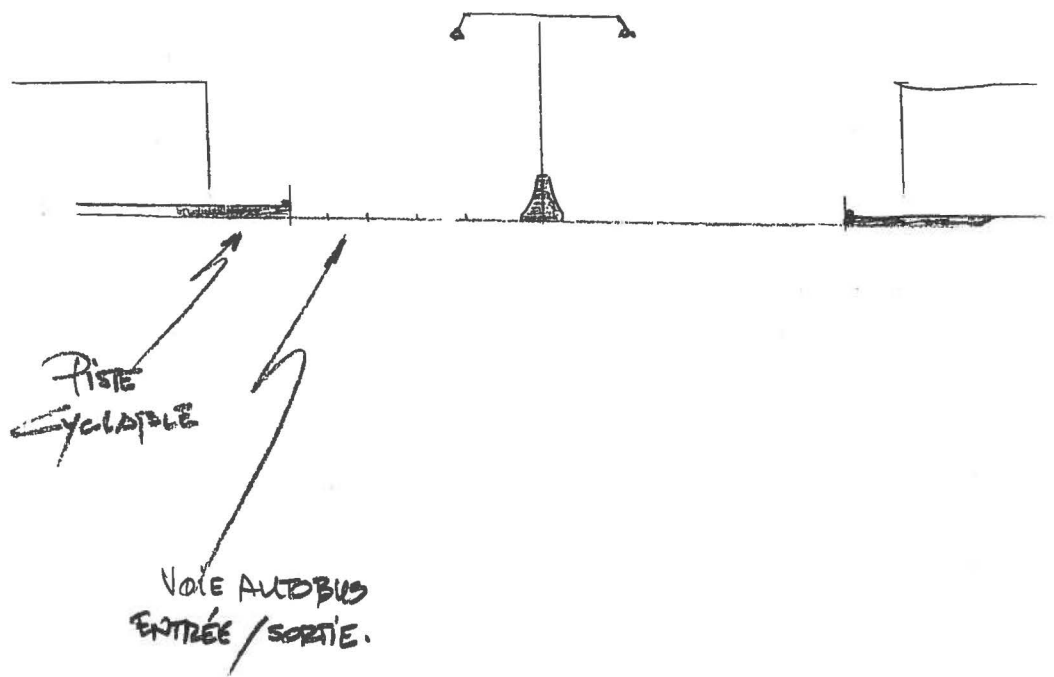
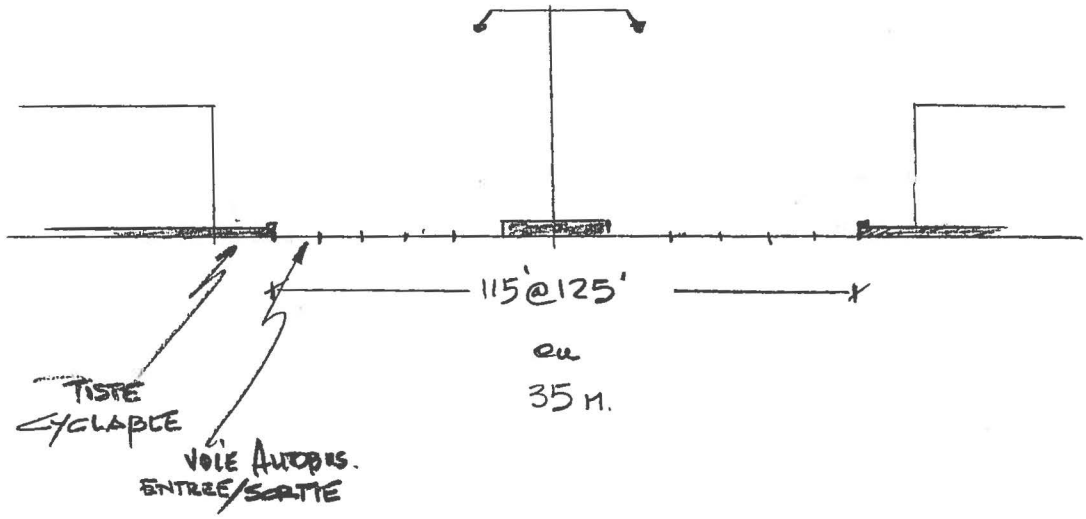
LACTOT

BÉANGER

ST-PIERRE

3

RIV.  
~~~~~  
DE L'AIGLE



15 ——— 15

==== CAROUSSEL

VOIE FERREÉ

==== ST-F-XAVIER

~~~~ RIV. TORTUE

—— PRINCIPALE

● ——— GEORGES GAGNÉ

JOGUES

~~~~ RIV. ST-PIERRE

—— BELANGER

—— LANCTOT

● ——— DES ECLUSES ——— ST-PIERRE

~~~~ RIV. ST-RÉGIS

DES AIGLES

PRÉBEUF

C

—— PORTAGE

DES MERISIERS

—— LAPLANTE

DE L'ÉCOLE

—— LEVASSEUR

MCNEIL

—— TROULX

UNION

CENTRALE

●

—— MONCHAMPS

CHERRIER

BARBEAU

LÉO

●

—— MACON

1<sup>RE</sup> AVE

D'AMOUR

JOSÉE

DES MITELS

—— BLAIS

—— LAURIER

BROSSARD

—— PASTEUR

DES QUAIS

U

30