



Conseil central
de la *Montérégie*

Mémoire
sur le projet de prolongement de l'autoroute 30
tronçon Sainte-Catherine

présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

par le
Conseil central de la Montérégie - CSN

Mars 2002

Présentation et résumé du mémoire

Le Conseil central de la Montérégie - CSN est une fédération régionale regroupant plus de trois cent trente-cinq syndicats affiliés à la CSN sur le territoire de la Montérégie. Ceci représente environ 28 500 membres. Il est de sa responsabilité de faire les représentations nécessaires pour que les intérêts des travailleuses et travailleurs soient pris en compte dans les débats publics et les décisions politiques relatives à la Montérégie.

Le Conseil central de la Montérégie - CSN intervient sur les dossiers qui concernent l'ensemble de la Montérégie et compte sur des conseils régionaux pour prendre position sur les questions sous-régionales. Le présent mémoire du conseil central aborde des dimensions de la question qui concernent l'ensemble de la Montérégie à savoir la valeur du projet pour la Montérégie et la Métropole ainsi que l'intérêt spécifique de désenclaver l'agglomération de Valleyfield.

La position que nous défendons

Dans l'ensemble, le Conseil central de la Montérégie estime qu'il est urgent que se concrétise le projet de prolongement de l'autoroute 30

- pour favoriser la fluidité du trafic dans la région métropolitaine en constituant un lien autoroutier entre l'autoroute Jean-Lesage (20) en provenance de Québec et du Bas Saint-Laurent et l'autoroute des Cantons de l'Est (10) en provenance de l'Estrie et du Nord-Est américain, d'une part, et l'autoroute 20 en direction de Toronto et l'autoroute 40 vers Ottawa, d'autre part; cela est de nature à contribuer au rôle de plaque tournante de la région métropolitaine sans engorger la circulation automobile sur les axes routiers de l'Île de Montréal;
- pour assurer la liaison autoroutière entre les grandes agglomérations de la Montérégie : Sorel - Rive-Sud - Salaberry-de-Valleyfield sur l'axe de l'autoroute de l'Acier (30); Saint-Hyacinthe sur l'axe de l'autoroute Jean-Lesage (20); Granby et Saint-Jean-sur-Richelieu sur l'axe de l'autoroute des Cantons de l'Est (10) et de la 35; cela ne peut que contribuer à l'intégration de la Montérégie, seconde région administrative du Québec en termes démographiques et économiques, mais région de constitution récente dont la cohésion sociale et politique doit être consolidée.

Dans le respect des terres agricoles

Le conseil central est conscient que le tracée de l'autoroute 30 sur la route 132 porte des interrogations sur le type de revitalisation qu'un centre-ville devrait avoir. Il est clair que ce genre d'approche en urbanisme avantage les commerces à grande surface et ne protège pas le petit commerçant. Mais comme les conceptions du passé n'ont pas prévu ce type d'urbanisme avec une valorisation du centre-ville pour les villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, il est impensable d'arrêter notre réflexion à cette approche car les infrastructures n'ont pas été planifiées dans ce sens. L'autre option de contournement de la 132 a autant d'inconvénients car les territoires agricoles ne sont pas protégés. Le conseil central de la Montérégie considère que la balance des inconvénients penche en faveur du projet soumis par le BAPE.

LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30 DANS UNE PERSPECTIVE MÉTROPOLITAINE

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 sur le tronçon de Sainte-Catherine est un projet qui doit se réaliser afin terminer la 30 et y retirer ses bénéfices le plus rapidement possible.

L'importance de contourner le transport via la région métropolitaine sans accentuer l'étalement urbain

Nous considérons que l'étalement urbain est un problème métropolitain. Toutes les mesures qui contribuent à l'accélération du phénomène doivent être suspectées *a priori*. Nous estimons en particulier que les développements autoroutiers qui favorisent un apport de circulation automobile sur l'île de Montréal en créant des liaisons d'entrée ou de sortie de l'île sont de nature à favoriser cet étalement. Cependant, le fait de compléter un axe de contournement de l'île de Montréal destiné à canaliser une circulation routière déjà solidement établie n'est pas un incitatif à l'étalement, mais une contribution à la réduction de la pression sur le réseau métropolitain.

En effet, le parachèvement de l'autoroute 30 permettrait au trafic venant aussi bien de l'est que de l'ouest dont la destination finale n'est pas Montréal, de contourner l'île. On sait que les ponts permettant de relier les autoroutes entre elles constituent des goulots dont l'engorgement représente des coûts environnementaux considérables : accroissement des gaz d'échappement dû aux embouteillages, pertes de temps considérables, risques accrus d'accidents, etc.

L'importance des coûts et l'urgence d'agir pendant que les gouvernements s'entendent

L'argument le plus percutant à l'encontre du projet est sans contredit celui des coûts. D'autres que nous ont déjà mis de l'avant des propositions de financement pour cet investissement collectif et nous ne nous sentons pas la compétence d'entrer dans les détails techniques. Mais nous estimons que ce problème doit être envisagé autrement qu'en termes de dépenses publiques.

Le réseau autoroutier dans l'état actuel de l'activité économique nord-américaine constitue une infrastructure déterminante de

développement. On peut, à juste titre, déplorer que l'automobile avec les coûts environnementaux énormes qu'elle entraîne (gaspillage de combustibles fossiles, émanations de gaz toxiques et de gaz à effets de serre, empiètements territoriaux, accidents entraînant des blessures corporelles, etc.) constitue le principal mode de transport des personnes. On doit s'inquiéter de ce que le transport des marchandises par camions hypothèque chaque jour davantage l'environnement en soumettant les équipements collectifs à des stress d'utilisation qui dépassent leur capacité. Il faut regarder sérieusement que le transport des marchandises se fasse par la voie maritime. Il y a des installations à Valleyfield, Montréal et Sorel que l'on pourrait améliorer ce qui dégagerait le système routier. Mais on ne peut faire abstraction du poids structurel que constituent les développements effectués jusqu'ici. Il faut aussi profiter des accords passés entre les gouvernements fédéral et provincial.

L'importance des impacts socio-économiques pour la zone métropolitaine

Selon nous, permettre au trafic qui n'a pas besoin d'entrer sur l'île de Montréal, de la contourner, constitue une mesure certaine pour éviter la construction de nouveaux ponts et une contribution au maintien du niveau actuel de fluidité du trafic en zone métropolitaine.

Le parachèvement de la 30 doit faire partie d'un plan global d'aménagement des infrastructures de transport incluant le transport en commun des personnes et le recours à d'autres modes que le camionnage pour le transport des marchandises. Cet enjeu déborde la question soulevée par les actuelles audiences et il conviendra de l'étayer dans l'éventuel plan intégré de transport des personnes et des biens que le Gouvernement est en train de préparer. Mais le BAPE doit considérer les impacts du projet de parachèvement de la 30 en les mettant en balance avec les décisions à venir dont les effets seront encore plus déterminants pour l'environnement métropolitain.

Conclusion 1

La balance des inconvénients penche en faveur de l'autoroute 30 comme voie de ceinture de Montréal.

L'importance du prolongement de l'autoroute 30 dans une perspective montréalaise

Avant d'être reconnue comme région, la Montérégie était considérée comme la sous-région sud (région 6 C) de la zone métropolitaine de Montréal (région 6). Ses principales activités économiques étaient concentrées dans les villes de la couronne où on retrouvait, dans un rayon de quatre-vingts kilomètres, les activités industrielles complémentaires à celles de la Métropole. Les déplacements lourds entre ces pôles urbains périphériques et Montréal empruntaient principalement la voie fluviale et les voies ferrées. Quant au réseau routier, il rayonnait à partir de Montréal vers Sorel, Saint-Hyacinthe, Granby, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield. Le volume des déplacements de personnes sur ces axes ne justifiait que des infrastructures de transport en commun relativement peu développées.

Bien des choses ont changé au cours des trente dernières années.

La Montérégie comme région périphérique de la Métropole est mal desservie par les transports en commun

Le parachèvement de l'autoroute 20 à la fin des années soixante et de l'autoroute 10 au début de la décennie suivante ont marqué une transformation radicale des modes de transport, favorisant en particulier la croissance du camionnage. En même temps, ces nouvelles infrastructures ont modifié radicalement les axes de développement de la région en privilégiant des corridors de transport.

La transformation de l'activité économique au centre de la Métropole a, durant la même période, contribué au phénomène d'étalement urbain. La Rive-Sud a acquis une position économique considérable et est devenue elle-même un pôle de développement économique. Les échanges entre les anciennes villes satellites de Montréal et la Rive-Sud ont connu et continuent de connaître une croissance déterminante.

Cette reconfiguration des axes d'activité économique s'est faite en mettant à profit essentiellement les déplacements automobiles. La situation qui en découle entraîne des coûts considérables dont l'Agence métropolitaine de transport fait état dans son projet de plan stratégique pour la décennie 1997-2007. Nous espérons

vivement que les investissements publics dans le secteur du transport en commun contribuent à inverser la tendance. Mais nous estimons que la population montréalaise ne doit pas faire les frais d'un tel redressement.

C'est d'autant plus important que le volume actuel de déplacements ne justifie pas toujours la mise en place de moyens de transport en commun des personnes entre les pôles urbains de la Montérégie. Tout en étant conscient que toute mesure favorisant les déplacements automobiles retarde la mise en place de réseaux efficaces de transport en commun, nous croyons qu'il demeure nécessaire d'améliorer la fluidité des déplacements entre le sud-ouest de la région et les autres agglomérations dont la liaison autoroutière avec la zone métropolitaine est maintenant établie.

La zone d'étalement urbain doit être gérée en fonction de la réduction de la pression automobile sur l'île de Montréal

Du point de vue montréalais, il convient de reprendre l'argument du contrôle de l'étalement urbain. Le parachèvement de l'autoroute 30 ne constitue pas un incitatif à ce mouvement. Il permettrait simplement de faciliter les échanges à l'intérieur même d'une région déjà densément occupée par des établissements humains, industriels et commerciaux.

Les milieux d'affaires de la région espèrent que la mise en place d'une voie de ceinture de Montréal favorisera des retombées sur leur territoire en même temps que ceux de Montréal craignent le contraire. Il nous semble qu'il faut élever le débat au niveau métropolitain : c'est l'ensemble de la zone montréalaise élargie qui bénéficiera d'une telle mesure de réduction de la pression sur le réseau routier montréalais.

Si, comme certaines études tendent à le démontrer, le parachèvement d'une voie de ceinture permet de réduire significativement le temps de déplacement dans l'axe est-ouest métropolitain, on doit privilégier cette mesure et reconnaître que c'est l'ensemble de la zone métropolitaine qui en bénéficie.

L'importance des impacts socio-économiques pour la Montérégie comme région

La proposition de parachèvement actuelle est un compromis que l'ensemble des partenaires concernés juge acceptable. C'est aussi l'aboutissement d'une volonté maintes fois répétée au cours des années de compléter le réseau autoroutier pour lui donner un véritable caractère intégrateur en Montérégie. Tous les travaux de préparation de l'actuelle Entente-cadre liant les gouvernements provincial et fédéral, la Société montérégienne de développement sont prêts. Ce prolongement est même retenu en annexe comme une priorité de discussion entre la région et Québec. Bref, le caractère structurant au plan socio-économique de ce parachèvement n'est plus à démontrer.

Par-delà les millions affectés à la construction des tronçons manquant, ce corridor autoroutier constitue un facteur de localisation des entreprises sur un axe déjà établi entre Salaberry-de-Valleyfield et la Rive-Sud de Montréal. Il favoriserait aussi la fluidité des communications entre les producteurs de la région, en particulier les producteurs agricoles et les marchés de la Rive-Sud. Enfin, l'autoroute permettrait de soulager la route 132 dont la configuration est de moins en moins performante en regard des contraintes de trafic qui lui sont imposées : le gain en sécurité routière nous paraît déterminant.

Conclusion 2

La balance des inconvénients pour le transport des personnes et des marchandises à l'intérieur même de la Montérégie penche en faveur du parachèvement de l'autoroute 30.

Conclusion

Au terme de l'examen de la question, le Conseil central de la Montérégie-CSN en vient à la conclusion que, dans l'intérêt de la zone métropolitaine aussi bien que de la Montérégie, le parachèvement vers l'ouest de l'autoroute 30 constitue un projet prioritaire pour le Québec.

Tout en récusant la logique économique dominante à l'effet que les investissements publics en faveur de l'automobile soient une voie de développement durable, nous estimons qu'il faut prendre en compte la réalité actuelle dans le domaine du transport.

Le prolongement de la 30 (entre Candiac et Sainte-Catherine) sur la route 132 évite tous les impacts sur la zone agricole prospère, les agriculteurs et leur exploitation.

Nous portons à votre attention que la Commission de protection du territoire agricole et les MRC impliquées doivent prendre des mesures pour contenir l'étalement urbain. Si le phénomène est profitable pour quelques promoteurs, les élus devront savoir qu'il constitue aussi un facteur du coût public.

Nous croyons que le plan de transport de l'Agence métropolitaine de transport compte des mesures requises pour tenter de contenir dans un corridor précis les mouvements de population.

Il faudrait voir à accentuer la réflexion sur des transports de marchandises par la voie maritime. Nous devrions consolider par des investissements dans les ports de Valleyfield, Montréal et Sorel.

À notre avis, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement doit recommander le parachèvement de l'autoroute 30 tout en exigeant que les autres autorités responsables du contrôle de l'étalement urbain prennent leurs responsabilités.

COMITÉ DE LA 30 SUD INC.

GÉNÉRAL

Annexes au mémoire Comité de l'autoroute 30 Sud inc.

Les diapositives et la vidéocassette
sont disponibles au secrétariat de commission

Sainte-Catherine, le 23 août 2000

Par télécopie et par courrier

Association des gens d'affaires Roussillon
Case postale 14
Saint-Constant (Québec)
J5A 2G1

A l'attention de Mme Sylvie Desbiens et M. Brault

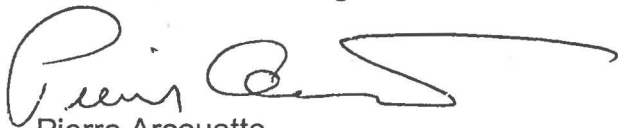
Objet : Avis à vos membres concernant le parachèvement de l'autoroute 30 entre
Candiac et Sainte-Catherine

Madame, Monsieur,

Pour faire suite à notre rencontre du 14 août dernier concernant l'objet mentionné en titre, les membres de notre comité ont préféré rencontrer vos membres plutôt que de répondre par téléphone à la résidence privée du soussigné, à chaque personne qui désirera des informations à ce sujet.

Comme vous aviez déjà avancé l'idée d'organiser une rencontre et de préparer un sondage parmi eux, afin de connaître leurs opinions à propos des deux tracés proposés par le ministère des Transports, dont vous trouverez ci-joint copie, nous vous sollicitons donc par la présente d'organiser cette rencontre à l'endroit où vous désirez, en début de soirée dans la semaine, et ce, afin que la majorité des membres de notre comité soient disponibles à cette rencontre.

Nous espérons que vous comprendrez notre décision et que vous nous ferez part de votre réponse sous peu, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.



Pierre Arcouette
Président
Le Comité pour l'autoroute 30 Sud
Téléphone : (450) 632-5655.

Aucune
suite à
cette lettre
M. G.
2001-02-22

42.



Municipalité Régionale de Comté de Roussillon

52 STE-THERÈSE
DELSON, QUÉ.
JUL 1G0
TÉL. : (450) 638-1221
FAX : (450) 638-4499

EXTRAIT DE PROCÈS-VERBAL OU COPIE DE RÉSOLUTION

x
À une séance régulière du COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE tenue à la salle du Conseil de la MRC de Roussillon, le 10 août 2000 et à laquelle étaient présents, les membres suivants : Lise Martin, mairesse de St-Philippe, Guy Dupré, maire de La Prairie, Mme Diana Steffan, citoyenne, M. Jean-Marc Dubuc, producteur agricole, M. Jean-Pierre Laberge, producteur agricole, M. Jean-Claude Poissant, producteur agricole.

Formant quorum sous la présidence de Mme Lise Martin, mairesse de St-Philippe.

Rés. 2000-18-CCA

Tracé de la future aut. 30 de Ste-Catherine à l'aut. 15.

x
Attendu que le parachèvement de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 représente un enjeu d'aménagement majeur pour le territoire de la MRC de Roussillon;

Attendu que le parachèvement de l'autoroute 30 représente également un enjeu majeur au niveau national notamment pour les exportations ainsi que pour désengorger l'île de Montréal;

Attendu que deux tracés ont été étudiés, l'un au nord traversant le milieu urbanisé et l'autre plus au sud traversant le milieu agricole;

Attendu que la route 132 actuelle présente des problèmes de circulation et de sécurité qui ne seraient pas solutionnés par le tracé sud;

Attendu que le tracé nord prévu, principalement en dépression, affecterait moins l'aspect visuel que le tracé sud qui traverserait des terres agricoles et serait au même niveau;

Attendu que les tronçons La Prairie/Candiac et Châteauguay/Sainte-Catherine arrivent au même niveau que la route 132;

Attendu que le tracé sud nécessite l'expropriation de plusieurs terres agricoles;

Attendu que le tracé sud est localisé dans de très bonnes terres agricoles dont la valeur ne cesse de s'accroître;

Attendu que l'emprise nécessaire à la construction de l'autoroute 30 au nord a été acquise par le gouvernement du Québec dans les années 70 ce qui représente des investissements importants;

Attendu que la conception du tracé sud propose une forme d'équerre et constitue un détour de 4 kilomètres de plus;

Attendu que la population locale sera avantagée par la conception du tracé nord puisque l'accès aux commerces sera facilité;

Attendu que le tracé sud est soumis à la prérogative d'une autorisation ou d'un refus de la Commission de protection du territoire agricole du Québec et implique de longs délais;

Attendu que le tracé sud favorisera l'étalement urbain et donc la perte de terres agricoles productives et de revenus agricoles importants;

Il est proposé par Monsieur Jean-Marc Dubuc
Appuyé par Monsieur Jean-Claude Poissant,

Que le CCA recommande au Conseil de la MRC :

- d'inclure le tracé nord à titre de tracé privilégié pour la future autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15;
- de requérir l'appui d'autres organismes ou compagnies privées qui seraient pénalisés par le tracé sud de la future autoroute 30.

Adopté.



Cabinet du ministre

Québec, le 5 mai 2000

Madame Nicole Inkel /
Secrétaire
Table de concertation des
Préfets de la Montérégie Inc.
361, rue Saint-Jacques
Case postale 1030
Napierville (Québec)
J0J 1L0

N/Réf. : 018472

Madame,

Au nom du ministre des Transports, monsieur Guy Chevrette, j'accuse réception de la lettre du 2 mai dernier accompagnée de la résolution numéro 90-04-00 relativement au projet de l'autoroute 30.

Soyez assurée que votre correspondance sera soumise à l'attention du ministre. De plus, je transmets immédiatement copie de votre lettre à nos collaborateurs du ministère afin d'en assurer un suivi approprié.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes meilleures salutations.

Isabelle P. Fecteau
Isabelle Pitre-Fecteau
Attachée politique

TABLE DE CONCERTATION DES PRÉFETS DE LA MONTÉRÉGIE INC.

MRC

Napierville, le 2 mai 2000

Acton

Bas-Richelieu

Beauharnois-Salaberry

Brome-Missisquoi

Champlain

Haute-Yamaska

Haut-Richelieu

Haut-Saint-Laurent

Jardins-de-Napierville

Lajemmerais

Maskoutains

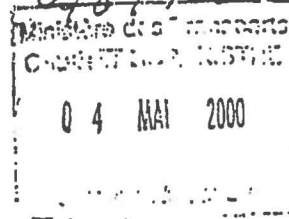
Roussillon

Rouville

Vallée-du-Richelieu

Yaudreuil-Soulanges

Monsieur Guy Chevette
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
700, boul. René-Lévesque Est
Place Haute-Ville, 29^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1



OBJET : Priorisation du projet de l'autoroute 30

Monsieur le Ministre,

Les membres de la Table de concertation des préfets de la Montérégie ont adopté, lors de leur assemblée du 14 avril dernier, la résolution numéro 90-04-00 concernant le sujet cité en rubrique et dont nous vous transmettons copie ci-jointe.

Nous désirons, par la présente, signifier à nouveau l'appui de la Table de concertation des préfets de la Montérégie aux actions du Comité d'actions régional pour le prolongement de l'autoroute 30 ainsi que l'importance de réaliser rapidement le prolongement de l'autoroute 30 pour le développement économique de la région métropolitaine et de la Montérégie.

Veuillez agréer Monsieur le Ministre, l'expression de nos plus cordiales salutations.

A handwritten signature in black ink that reads 'Nicole Inkel'.

Nicole Inkel
Secrétaire
Table de concertation des
Préfets de la Montérégie

361, rue Saint-Jacques C.P. 1030
Napierville Québec JOJ 1L0

Tél : (450) 245-7527

Fax : (450) 245-0596

TABLE DE CONCERTATION DES PRÉFETS DE LA MONTÉRÉGIE INC.

Attendu que le prolongement de l'autoroute 30 fut retenue comme le projet le plus prioritaire au Sommet socio-économique de la Montérégie en 1987 ;

Attendu que l'autoroute 30 a de nouveau été retenue en priorité lors de l'Entente-cadre de la Montérégie signée avec le Gouvernement en 1990 suite à la tenue de la Conférence Biennale ;

Attendu que le milieu et le ministère des Transports du Québec ont fait consensus et se sont entendus à l'automne 1993 sur le tracé définitif et de moindre impact, tant au plan agricole, urbain et environnemental ;

Attendu que cette autoroute fut confirmée à nouveau comme priorité lors de la réalisation de la Planification stratégique de la Montérégie (1993-94) ;

Attendu que ce dossier de transport a de nouveau figuré comme priorité lors de la signature de la seconde Entente-cadre de la Montérégie paraphée en 1995 avec les autorités gouvernementales ;

Attendu que l'autoroute 30 fut retenue comme priorité au «Chantier sur l'économie et l'emploi» lors de la tenue du Sommet national en 1996 ;

Attendu que l'essor et le développement économique, à la fois de Montréal et de la Montérégie, sont grandement tributaires de l'aménagement d'une voie de circulation rapide sur la Rive-Sud ;

Attendu que le tracé de l'autoroute 30 se révélerait le prolongement naturel et idéal de l'autoroute 20 (transcanadienne) en périphérie de l'île de Montréal et qu'il constituerait la voie fluide de circulation est-ouest tant attendue ;

Attendu que le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 a déjà démontré la validité et la rentabilité du prolongement autoroutier par le dépôt d'un rapport ;

Attendu que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) émettaient au printemps 1998 des avis favorables au prolongement de l'autoroute 30 suite aux auditions publiques tenues en 1997 ;

Attendu que le ministère des Affaires municipales a confirmé en Janvier 1999 l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire (RCI) pour l'emprise du tracé, notamment situé sur le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry ;

Attendu que le Conseil des ministres a adopté en mai 1999 un décret permettant l'émission du certificat d'autorisation de réalisation (CAR) du prolongement de l'autoroute 30 ;

Attendu qu'en janvier 2000, la Société fédérale des ponts Jacques-Cartier et Champlain a recommandé de compléter l'autoroute 30 comme mesure de solution à la congestion routière dans la grande région de Montréal ;

TABLE DE CONCERTATION DES PRÉFETS DE LA MONTÉRÉGIE INC.

MRC

Procès-verbal de la réunion des membres de la Table de concertation des Préfets de la Montérégie tenue à la MRC de Vaudreuil-Soulanges, située au 420, ave. St-Charles à Vaudreuil-Dorion, ce vendredi 14 avril 2000 à 9 :30.

Acton

Étaient présents les préfets suivants :

Bas-Richelieu

Madame Pierrette Duperron, MRC d'Acton
Monsieur Yves Daoust, MRC Beauharnois-Salaberry
Madame Lyse Lafrance, MRC Brome-Missisquoi
Monsieur Olivier Gravel, MRC Le Bas-Richelieu

Beauharnois-Salaberry

Madame Christiane Marcoux, MRC du Haut-Richelieu
Monsieur Michel Lavoie, MRC des Jardins-de-Napierville
Monsieur Claude Bernier, MRC Les Maskoutains

Brome-Missisquoi

Monsieur Normand Ménard, MRC Vaudreuil-Soulanges
Monsieur Paul-Maurice Patenaude, MRC Le Haut-Saint-Laurent
Monsieur Louis Choinière, MRC La Haute-Yamaska

Champlain

Sont présents les maires suivants :

Haute-Yamaska

Monsieur Sylvain Lapointe, MRC de Rouville
Monsieur Michel Kandyba, MRC de Vaudreuil-Soulanges

Haut-Richelieu

Sont également présents les directeurs-généraux /sec.trésoriers :

Haut-Saint-Laurent

Mme Linda Phaneuf, MRC de Beauharnois-Salaberry
M. Yvan Talbot, MRC d'Acton

Jardins-de-Napierville

M. Robert Desmarais, MRC de Brome-Missisquoi
Mme Joane Saulnier, MRC du Haut-Richelieu
Mme Nicole Inkel, MRC des Jardins-de-Napierville
M. Pierre Largy, MRC de Roussillon

Lajemmerais

Mme Joanne Gaouette, MRC de la Haute-Yamaska
M. André B. Boisvert, MRC de Vaudreuil-Soulanges
M. Raymond Malo, MRC de Vaudreuil-Soulanges
M. Alain Gravel, MRC de Vaudreuil-Soulanges

Maskoutains

Les membres de la Table de concertation des Préfets de la Montérégie siégeant avec quorum sous la présidence de M. Michel Lavoie, préfet de la MRC des Jardins-de-Napierville. Mme Nicole Inkel agit à titre de secrétaire de la réunion.

Roussillon

RÉSOLUTION 90-04-00

Rouville

PRIORISATION DU PROJET DE L'AUTOROUTE 30

Vallée-du-Richelieu

Considérant que l'ensemble des intervenants socio-économiques et politiques de la Montérégie a démontré depuis plus de trente ans aux instances gouvernementales l'importance de doter la région de Montréal d'une voie de contournement sur la Rive-Sud, afin de décongestionner le réseau routier de la Métropole ;

Vaudreuil-Soulanges

361, rue Saint-Jacques C.P. 1030
Napierville Québec JOJ 1L0

TABLE DE CONCERTATION DES PRÉFETS DE LA MONTÉRÉGIE INC.

Attendu que le Ministre des Transports du Québec, M. Guy Chevrette, s'est clairement prononcé en faveur du prolongement de l'autoroute 30 lors d'une récente allocution devant les membres de la Chambre de commerce de la Rive-Sud ;

Attendu que le prolongement de l'autoroute 30 est inclus au «Plan de gestion des déplacements - Région métropolitaine de Montréal» déposé par le Ministre des Transports, M. Guy Chevrette, le 11 avril 2000 ;

~~Attendu que le Gouvernement du Québec admet pouvoir réduire de moitié l'échéancier de réalisation du prolongement de l'autoroute 30 dans l'éventualité d'une participation du Gouvernement Fédéral ;~~

Attendu que ce même Gouvernement Fédéral s'est déjà montré disposé et en faveur de participer à la concrétisation d'une voie de contournement au sud de Montréal ;

EN CONSÉQUENCE :

Sur proposition de M. Yves Daoust, préfet de la MRC de Beauharnois-Salaberry appuyée par M. Claude Bernier, préfet de la MRC des Maskoutains

IL EST RÉSOLU

QUE la Table de concertation des préfets de la Montérégie confirme à nouveau son appui total et entier au Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 dans le cadre de ses démarches pour la réalisation définitive de ce prolongement autoroutier ;

QUE les Préfets de la Montérégie enjoignent le Gouvernement du Québec d'honorer ses engagements antérieurs à l'égard du prolongement de l'autoroute 30 et qu'il procède dans les plus brefs délais à sa réalisation et ce, en conformité des intentions émanant de son plus récent plan de transport ;

QUE le Gouvernement du Québec prenne toutes les dispositions nécessaires et saisisse les bonnes intentions du Gouvernement Fédéral pour en venir à une entente inter-gouvernementale quant à la réalisation définitive de ce dossier de transport.

ADOPTÉE


Copie certifiée conforme,

Ce deuxième jour de mai deux mille.

G.A./



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Direction de l'Ouest-
de-la-Montérégie

Le 1^{er} mai 2000

Monsieur Normand Cool, président
Le Comité intermunicipal – autoroute 30
Tronçon Candiac / Sainte-Catherine
147, rue Saint-Pierre
Saint-Constant (Québec) J5A 2G2

RÉFÉRENCE : Position intermunicipale pour l'aménagement du
prolongement de l'autoroute 30

OBJET : Réponse du MTQ aux énoncés du rapport final
produit par Daniel Gauthier et associés

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de la teneur du rapport cité en rubrique, tel que vous nous l'avez remis le 15 février dernier.

Nous vous avons fait part de vive voix de notre position à l'égard de chacune des demandes contenues dans ce document lors de notre réunion du 19 avril dernier.

Les pages ci-annexées confirment par écrit les propos tenus lors de cette réunion.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le directeur par intérim,

Jacques Filion, ing.

JF/GL/nb

p.j.

Finalement, le MTQ incite fortement la municipalité de Sainte-Catherine à compléter son plan directeur de rues locales dans le parc industriel afin de visualiser l'ensemble et d'établir ses priorités d'intervention en fonction des besoins prévisibles.

Aménager l'autoroute en dépression et récupérer les emprises (d43)

Le MTQ choisit de maintenir le profil en élévation dans la partie ouest du projet.

Puisque la majeure partie de l'autoroute projetée est prévue en dépression, une très grande quantité de déblais est disponible pour la construction en élévation de ce tronçon le plus à l'ouest. Il y a donc ici une question d'économie.

De plus, à moins de contrainte majeure, le MTQ évite l'aménagement de routes en dépression puisqu'elle constitue un point faible du réseau étant donné la possibilité d'inondation. Quant à l'emprise requise, elle est la même pour les deux options.

L'impact visuel ne peut être considéré comme un enjeu aussi important dans un parc industriel que dans une zone résidentielle.

Finalement, il faut considérer que la visibilité des entreprises ou de leurs enseignes à partir d'une autoroute en élévation est plus grande que dans le cas d'une autoroute en dépression.

Préparé par :


Gildard Lanteigne, ing.
Service des inventaires et du Plan

Date : 2000-05-01



45.
Ville de Saint-Constant
Service du Greffe
147, rue Saint-Pierre, C.P.130
Saint-Constant (Québec)
J5A 2G2

Le 19 janvier 1999

Monsieur Robert Dupont
245, boulevard Saint-Jean-Baptiste
Châteauguay (Québec)
J6K 3C3

OBJET: Position de la Ville – Tracé de l'autoroute 30

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint une copie conforme de la résolution 31-99, laquelle a été adoptée par le Conseil municipal lors de son assemblée régulière du 12 janvier dernier.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Me Sophie Laflamme, greffière adjointe

SL/cg

p.j.

21 JAN '99 10:18



Ville de Saint-Constant
Service du Greffe
147, rue Saint-Pierre, C.P.130
Saint-Constant (Québec)
J5A 2G2

Extrait du procès-verbal de l'assemblée régulière du Conseil municipal de la Ville de Saint-Constant, tenue au lieu ordinaire de ses séances le douzième jour de janvier 1999 à 20 H 00, le tout conformément à la Loi.

À laquelle assemblée il y avait quorum sous la présidence de monsieur le maire Daniel Ashby.

31-99 POSITION DE LA VILLE – TRACÉ DE L'AUTOROUTE 30

CONSIDÉRANT qu'un Comité intermunicipal a été créé afin qu'il soit procédé à l'analyse du rapport préparé par la firme Roche, à la demande du MTQ, relativement à l'emplacement du tronçon Candiac - Sainte-Catherine et à ses impacts;

CONSIDÉRANT que la firme Daniel Gauthier et Associés a été mandatée par les municipalités intéressées pour effectuer cette analyse;

CONSIDÉRANT que les recommandations cette firme sont à l'effet de retenir le tracé de la route 132, notamment pour des motifs d'ordre économique, en prévoyant toutefois certaines mesures d'atténuation;

Il est PROPOSÉ ET RÉSOLU À L'UNANIMITÉ:

D'entériner les recommandations du rapport préparé, en décembre 1998, par la firme Daniel Gauthier et Associés, soit plus particulièrement:

- Retenir le tracé de la route 132 pour localiser le tronçon Candiac – Sainte-Catherine de l'autoroute 30;
- Repositionner les entrées et sorties afin d'assurer une meilleure desserte du réseau de circulation locale;
- Retenir la proposition "C du rapport";
- Contrôler la propagation du bruit;
- Favoriser la circulation des piétons et des cyclistes (liens transversaux);

/2





Résolution 31-99

/2

- Favoriser le développement d'un axe de circulation qui s'intègre au milieu bâti;
- Développer un design qui tient compte de l'échelle humaine;
- Favoriser un lien continu entre les deux côtés de l'autoroute afin de préserver l'intégrité du tissu urbain;
- Attribuer une identification distincte, par une signalisation, par l'implantation de mobilier urbain, d'éclairage et d'éléments architecturaux adaptés à son échelle et au cadre de vie urbain;
- Respecter le profil naturel du terrain et favoriser les travaux en dépression (possibilité dans l'avenir de récupérer le droit aérien);
- Encourager l'utilisation de matériaux adaptés à l'environnement et qui démontrent des avantages sur l'esthétisme, la limitation de la propagation du bruit et autres éléments;
- Développer une proposition intermunicipale d'aménagement émanant des quatre municipalités intéressées.

D'adresser une copie de la présente au Ministre des Transports du Québec, à monsieur Serge Geoffrion, député du comté de Laprairie ainsi qu'aux villes de Candiac, Delson et Sainte-Catherine.

(signé)

Daniel Ashby, maire

(signé)

Me Sophie Laflamme, greffière adjointe

Copie authentique du Livre des minutes de la ville de Saint-Constant, donnée ce dix-huitième jour de janvier mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf.


Me Sophie Laflamme, greffière adjointe

Québec, le 22 décembre 1998

M. Jacques Alain
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
675, boul René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec. (Québec)
G1R 5V7

OBJET: Étude d'impact «Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine»
V/Dossier : 3211-05-363
N/Dossier : X4 105 061

Monsieur,

Nous avons examiné les documents que vous nous avez transmis à l'égard de la recevabilité de l'étude d'impact concernant l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine. À la suite de cet exercice, nous vous faisons part de certains commentaires. Nous tenons toutefois à préciser que l'opportunité de construire une autoroute ne fait pas l'unanimité et que l'amélioration de la structure en place devrait également être envisagée.

La directive demande d'évaluer «les effets sur l'utilisation actuelle et prévisible du territoire des MRC touchées, principalement les affectations agricoles, l'extension des périmètres d'urbanisation, le déplacement des activités économiques (développement résidentiel, commercial et industriel) sur le territoire municipal, particulièrement à proximité des échangeurs et des voies d'accès». Bien que la section 16 «Identification des éléments sensibles et discriminants» fait référence aux incidences possibles sur «les utilisations prévues dans les documents de planification, par l'extension du périmètre d'urbanisation», l'évaluation comparative des deux options sur le milieu humain (section 17.1.3) se limite aux incidences «micro» et n'aborde pas les pressions sur l'urbanisation, sur la modification des limites des périmètres d'urbanisation ou encore sur le dézonage agricole. De plus, il n'y a pas d'analyse concernant le déplacement des activités économiques bien que l'option nord comprenne 4 échangeurs complets et un demi-échangeur.

Par ailleurs, l'analyse ne fait aucunement référence aux orientations gouvernementales en matière d'urbanisation pour la région métropolitaine qui visent avant tout la consolidation du développement. Il serait pertinent de connaître de quelles façons le projet contribue à mieux gérer l'urbanisation dans la région de Montréal et de quelle manière il s'inscrit dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine.

Ce dossier est très important considérant sa localisation dans la couronne de Montréal et ses impacts éventuels sur l'aménagement du territoire. Vous comprendrez que le ministère des Affaires municipales et de la Métropole est très intéressé à suivre son évolution et à participer à toutes discussions éventuelles.

--- Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Renée Marceau

Direction de l'aménagement et
du développement local
Tél. 691-2004



Le 15 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Ministère de l'Environnement et
de la Faune
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
675, boul. René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : AUTOROUTE 30 ENTRE CANDIAC ET SAINTE-CATHERINE
V. REF. 3211-05-363

Monsieur,

Je donne suite à votre demande concernant l'objet cité en rubrique. À la lecture des documents déposés, les données concernant le patrimoine architectural dans le périmètre de l'étude (deux corridors) semblent avoir été traités de façon satisfaisante. Il faudra vérifier si les municipalités concernées n'ont pas circonscrit des zones à protéger ou si elles n'ont pas utilisé les pouvoirs qui leur sont conférés dans la Loi sur les biens culturels (citation de monument historique ou constitution de site du patrimoine). À notre avis, le corridor nord (tracé de la route 132), nous apparaît celui qui aurait le moins d'impact négatif sur le patrimoine architectural.

À la page 129, un site archéologique important a été omis. Il s'agit de celui situé dans le noyau ancien de Saint-Constant (site du Vieux-Presbytère) et portant le code Borden suivant : BfJ-72.

En ce qui a trait au patrimoine archéologique, l'étude telle que présentée nous apparaît non recevable. Le promoteur ne propose pas d'effectuer une étude de potentiel dans la zone touchée par le projet. À la page 245 du document, il est mentionné que l'emprise retenue fera l'objet d'un inventaire archéologique systématique par sondage. La méthode utilisée est, à notre avis, incomplète.

Le Ministère aimerait savoir l'amplitude des interventions à réaliser, les zones sensibles, les objectifs de recherche et les méthodes utilisées. Donc, sans parler d'étude de potentiel en bonne et due forme, on devrait pouvoir recevoir une information plus précise.

Telle que présentée, l'étude d'impact laisse entendre que la ressource archéologique n'est pas prise en compte dans le choix d'un tracé alors que le patrimoine bâti fait l'objet d'une appréciation par corridor (tableau 17.3). À cet effet, on ne peut pas accepter le volet archéologique présenté à l'intérieur de cette étude d'impact.

Si des renseignements supplémentaires vous étaient nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec moi à la Direction de la Montérégie.

Veuillez accepter, Monsieur, mes salutations les meilleures.



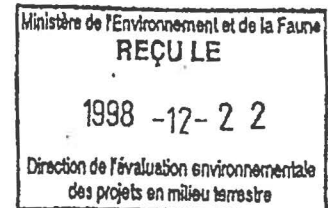
Richard Saint-Pierre
Agent de recherche

RSP/cl

2919-17-11

Québec, le 15 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
675, boul. René-Lévesque Est
6^{ème} étage, boîte 81.
Québec (Québec)
G1R 5V7



Objet : Etude d'impact sur le prolongement de l'autoroute 30
entre Candiac et Sainte-Catherine

Monsieur,

La présente fait suite à la lettre transmise par M. Louis Germain à M. Robert Sauvé le 13 novembre dernier concernant l'objet mentionné en rubrique.

Nous avons examiné cette étude et aimerions vous faire le commentaire suivant.

Le tronçon projeté est situé à l'intérieur des limites de l'ancienne seigneurie du Sault Saint-Louis revendiquée par les Mohawks de Kahnawake. Cette revendication a été soumise aux gouvernements du Québec et du Canada et aux municipalités concernées en 1988 dans le cadre du prolongement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Châteauguay. Les Mohawks alléguaient que leur consentement était requis et que des procédures légales pourraient être entreprises si le projet se réalisait avant que ne soit réglé leur revendication. Après avoir effectué des vérifications juridiques et historiques, le Québec a indiqué à la communauté, en août 1989, que cette revendication ne lui apparaissait pas fondée. Aucune négociation ne fut donc amorcée entre le gouvernement du Québec et les Mohawks par la suite. Le tronçon Sainte-Catherine-Châteauguay fut réalisé entre 1990 et 1992, en contournant la réserve et aucune procédure judiciaire ne fut prise par la communauté contre le gouvernement du Québec suite à cela.

Les Mohawks continuèrent tout de même à faire connaître cette revendication publiquement et entamèrent des discussions avec le fédéral sur cette question. Ces discussions aboutiront en mars 1995 au dépôt, auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, d'un rapport historique rédigé conjointement par la communauté et le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Cette revendication est présentement à l'étude par le gouvernement fédéral.

Il nous apparaîtrait nécessaire que le ministère des Transports tienne compte dans son étude d'impact, de l'existence de cette revendication et de l'étude qu'en fait le gouvernement fédéral actuellement.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire adjoint,



Régis Larrivée



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
MONTÉRÉGIE

1998 -12- 2 1

Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre

99.-

**DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE,
DE LA PLANIFICATION ET DE L'ÉVALUATION**

Le 14 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Direction de l'évaluation environnementale des
projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement et de la Faune
675, boul. René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec)
G1R 5V7

OBJET: Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine (3211-05-363)

Monsieur,

Nous désirons, par la présente, vous soumettre quelques commentaires concernant la recevabilité de l'étude d'impact citée en rubrique que vous soumettiez récemment pour consultation au ministère de la Santé et des Services sociaux. Tel que précisé dans votre demande, nous formulons nos commentaires sous forme de questions.

Question A

Considérant l'impact négatif jugé significatif sur le climat sonore et par le fait même sur la qualité de vie des résidents dans certains secteurs du tracé retenu (emprise 132), il serait pertinent de caractériser plus précisément le cadre bâti à vocation résidentielle et à vocation institutionnelle, le cas échéant. Ainsi, quel est le nombre de résidences et le nombre de bâtiments accueillant des populations vulnérables (centres d'accueil, garderies...) localisés dans une bande de 300 mètres calculée à partir du centre linéaire de la chaussée dans les secteurs suivants :

1. Secteur jonction route 132/autoroute 15 à Saint-François-Xavier;
2. Secteur Saint-Pierre/des Écluses à Montchamp/Centrale;
3. Secteur Montchamp/Centrale à autoroute 30.

Quelle est la distance de ces bâtiments par rapport au centre linéaire de la chaussée?

Au niveau des mesures d'atténuation décrites en 19.5, quel est l'emplacement prévu des écrans acoustiques?

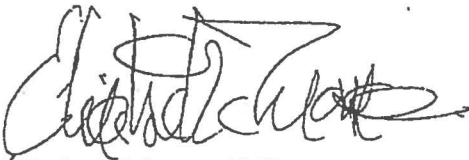
Question B

Considérant le projet retenu (emprise 132), bien que le secteur visé par le projet soit urbanisé, y a-t-il des utilisateurs de l'eau souterraine? Le cas échéant, quelle est leur localisation par rapport au projet et celui-ci peut-il avoir un impact sur la qualité de l'eau de ces utilisateurs.

Question C

Malgré les impacts permanents significatifs estimés sur la qualité de l'air du secteur du projet aucun suivi particulier de cet élément n'est identifié à l'étude d'impact. Compte tenu de la proximité et de la densité de la trame résidentielle dans certains secteurs du projet, le promoteur envisage-t-il de développer un plan de suivi, notamment pour les oxydes d'azote, l'ozone et les hydrocarbures?

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, monsieur l'expression de nos sentiments les meilleurs



Elisabeth Masson, B.Sc.
Agente de planification
Santé environnementale

ÉM/j



✓
*** Avis à nos membres ***

OBJET : **L'autoroute 30**

Cher membre,

Il est évident que ce «**chaud**» sujet d'actualité concernant notre région ne laisse personne insensible. À la demande des différents intervenants, l'Association de Gens d'Affaires Roussillon se devait de vous informer de sa position dans ce dossier.

Étant donné l'impact économique et social que produira, pour l'ensemble de nos membres, l'arrivée de l'autoroute 30 dans notre secteur, l'AGA Roussillon a été active de la façon suivante :

- 1) Représentation de l'AGA Roussillon au sein du comité de suivi de l'autoroute 30 parrainé par la SODER de 1994 à 1998, et au comité élargi de l'autoroute 30 de 1999 à ce jour.
- 2) Invitation à assister aux soirées publiques d'information qui ont eu lieu en juin 1998.
- 3) Invitation transmise au comité inter-municipal de l'autoroute 30 (tracé nord), lors d'un déjeuner des membres, afin qu'il nous informe davantage (23 mars 2000).
- 4) Rencontre spéciale entre les membres du Conseil d'administration de l'AGA Roussillon et du comité inter-municipal de l'autoroute 30 (tracé nord) pour mieux prendre connaissance du dossier (5 avril 2000).
- 5) Présence à une soirée d'information organisée par les membres du comité pour l'autoroute 30 sud.

Enfin, nous vous assurons que nous étions, que nous sommes et que nous serons présents dans ce dossier de l'autoroute 30.

Rappelons-nous que la mission de l'AGA Roussillon consiste principalement à :

- a) Regrouper les gens d'affaires pour favoriser les occasions d'affaires.

- b) Resserrer les liens entre ses membres afin de créer un effet de levier pour la promotion des biens et services offerts chez nous.
- c) Promouvoir l'achat local.
- d) Fournir aux membres des services de représentation, d'information et de soutien.
- e) Procurer aux membres des moyens afin qu'ils puissent faire connaître au corps politique local, régional et provincial, leurs désirs et aspirations.

Il va de soi que le souci d'assumer adéquatement notre rôle nous incite à garder prioritairement à l'esprit la raison d'être de notre Association.

Nous sommes favorables à l'implantation de l'autoroute 30 devenue une nécessité quotidienne. Toutefois, concernant le choix du tracé, nous nous abstiendrons de prendre position considérant les limites de notre mission et le respect de l'opinion individuelle de chacun d'entre vous.

Au besoin, nous vous invitons, cependant, à vous informer auprès des différentes associations concernées soit :

- Le Comité inter-municipal de l'autoroute 30 (contacter Monsieur Normand Cool au 638-2010 poste 334) (Tracé Route 132)

- Le Comité pour l'autoroute 30 Sud (~~contacter Monsieur Pierre Arcouette au 632-5655~~) (Tracé par les terres), *le faire savoir au C. d'administration*

Enfin, nous nous engageons à demeurer attentifs à vos intérêts, le moment venu, quelque soit le tracé choisi :

- > En invitant, au besoin les intervenants susceptibles de vous informer adéquatement.
- > En demeurant présents aux différents comités de discussion.
- > En offrant des stimulants promotionnels aux membres qui seront affectés lors de la construction.
- > En sollicitant les différents intervenants, aux moments opportuns, à prendre des mesures afin de faciliter les accès aux places d'affaires de nos membres affectés par les travaux.
- > En écoutant vos attentes et en y répondant le mieux possible tenant compte de nos ressources.

Sachez que nous sommes réjouis que notre région se soit vu réserver les sommes nécessaires à la continuité de l'autoroute 30 «chez-nous». C'est assurément un atout pour le développement de notre région et nous invitons chacun de vous à en mesurer l'impact pour mieux vous y préparer.

Le conseil d'administration de l'AGA Roussillon

*Le conseil d'administration
des membres
désireux
recevoir
le*

F. 11. /



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Napierville, le 24 novembre 1982

Monsieur Gabriel Brisson
Secrétaire-trésorier
147, rue St-Pierre
ST-CONSTANT, Qué.
JOL 1X0

Monsieur,

Pour faire suite à la réunion du 16 novembre courant à l'Hôtel de Ville de St-Constant, le ministère des Transports serait consentant à accepter dans le fossé sud de la roue no 132 un débit d'eau additionnel occasionné par la phase I d'un projet de développement domiciliaire comprenant cent (100) maisons à la condition expresse que la municipalité de St-Constant s'engage par résolution de Conseil à dégager le ministère des Transports de toutes responsabilités advenant une inondation des terrains adjacents dans le secteur concerné, soit entre cette nouvelle rue et le pont sur la Rivière St-Régis.

De plus, la municipalité au printemps devra voir à dégager les extrémités des ponceaux de la glace ou de la neige qui pourrait entraver le libre écoulement des eaux.

Egalement, cette acceptation n'est que temporaire en attendant qu'une solution permanente tenant compte de la planification du réseau de drainage pluvial de la ville soit recueilli dans ce secteur.

A ce sujet, nous entrevoyons une possibilité de drainer ce secteur vers la Rivière St-Régis à travers Ville Ste-Catherine à proximité de la rue Barbeau en ligne plus directe vers le fleuve St-Laurent. Comme votre municipalité est impliquée, une demande devra nous être formulée afin que le ministère des Transports entreprenne une étude de drainage en vue d'obtenir une servitude et les installations nécessaires pour les besoins futurs de drainage de la municipalité de St-Constant et du ministère des Transports.

/2...

M. Gabriel Brisson, sec.-crés.

-2-

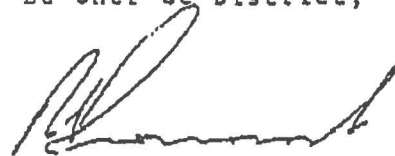
1982-11-24

A la fin de ces études, un protocole d'entente devra intervenir entre les partis concernés pour établir le partage des coûts et les responsabilités de chacun.

Nous espérons que ces deux résolutions bien distinctes nous parviendront dans les meilleurs délais.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le Chef de District,



ROLAND PRONOVOST, ING.
District 67- Napierville

RP/hl

c.c. M. Jacques Plamondon, ing. dir. rég. 6-2
M. Jean A. Lefebvre, L.V.L.V.A.I.
M. Yves Pigeon, a.g.

100,000 \$ 7-11-82
43

COMITÉ DE LA 30 SUD INC.

PÉTITION

c.p. 3
ville ste Catherine, Qc J0L 1E0
tél.: 450-632-5655
fax: 450-632-8081

COMITÉ DE LA 30 SUD INC

Ste Catherine,, le 27 février 2002


Hotel du Parlement
Bureau 2.23
Attention: Johane Boivin pour Robert Benoit

Madame, Monsieur,

Voici la pétition de 14,000 noms de résidents et commerçants qui sont contre le prolongement de la 30 dans l'axe de la route 132.

Veillez la remettre à M. Robert Benoit pour être déposé à l'assemblée Nationale.

Cordialement,



Louise Forget pour Pierre Arcouette
Président

**ASSEMBLÉE NATIONALE****QUÉBEC***M. ARCOUETTE*

Secrétariat de l'Assemblée

Le Directeur

2A 30

Québec, le 13 mars 2002

Monsieur Robert Benoit
Député d'Orford
Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Bureau 2.23
Québec (Québec) G1A 1A4

Monsieur le Député,

J'ai examiné la pétition que vous m'avez transmise concernant le prolongement de la 30 dans l'axe de la route 132.

Je vous informe que cette pétition remplit les exigences de l'article 63 du Règlement et qu'elle peut être déposée à l'Assemblée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, mes salutations distinguées.

Denis Arsénault

/dcp

ref: Benoit020313conf

Copie.

DE MAINS À MAINS

Sainte-Catherine, le 27 février 2001

Municipalité régionale de Comté de Roussillon

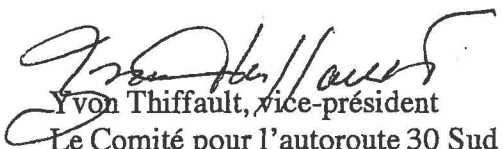
Objet : Schéma d'aménagement de la Municipalité Régionale du Comté de Roussillon (MRC) et l'opposition à la construction du tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine, sur la route 132 (Tracé Nord)

Mesdames, Messieurs,

Nous, le Comité pour l'autoroute 30 Sud et les 14 000 pétitionnaires, demandons par la présente de consigner officiellement, notre opposition à la construction du tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine sur la route 132 (Tracé Nord), au procès-verbal de la réunion tenue à Saint-Constant, le 27 février 2001, par la MRC.

Le Comité déposera un mémoire à cet effet devant le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ainsi que la pétition signée par plus de 14 000 personnes.

Nous comptons sur votre collaboration pour nous faire parvenir une copie du procès-verbal de la présente réunion.


Yvon Thiffault, vice-président
Le Comité pour l'autoroute 30 Sud
Case postale 3
Sainte-Catherine (Québec)
JOL 1E0
Téléphone (450) 632-1721

COMITÉ DE LA 30 SUD INC.

POLLUTION

Saint-Léon de Standon le 19 mars 2002

Monsieur Pierre Arcouette,
Résidant Vert,

Monsieur,

Il nous fait plaisir de répondre à votre demande pour obtenir une opinion de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) sur le projet de construction du segment de l'autoroute 30 dans la région de Saint-Constant.

Tout d'abord, il faut rappeler que l'objectif de ce projet est principalement de réduire la congestion du réseau autoroutier traversant l'île de Montréal. Il s'agira donc dans ce contexte d'un déplacement du flot de véhicules de Montréal vers Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson. Il y aura une augmentation relativement importante de la circulation locale entraînant une hausse significative de la pollution de l'air ambiant. Il apparaît clairement que sur une base locale, les émissions de particules fines PM2.5, de composés organiques volatils, COV et d'oxydes d'azote, NO_x, polluants responsables du smog ou ozone au sol connaîtront une hausse.

Il est important de savoir que la direction des vents dans la région est à 75% du temps de ouest sud-ouest à est nord-est. Il nous apparaît donc souhaitable en fonction de la santé publique d'éviter de construire ce tronçon routier en milieu urbain. Nous estimons essentiel qu'afin de contenir le plus possible l'augmentation du nombre de véhicules empruntant ce tronçon routier, on favorise le transport collectif et le transport ferroviaire pour la marchandise. Ces deux mesures permettraient de contenir la pollution de l'air prévisible. Nous croyons qu'il serait judicieux d'exiger aussi la mise en œuvre du programme d'inspection obligatoire des émissions des véhicules automobiles lourds et légers sur le territoire.

En conclusion, nous pensons que s'il est possible de construire ce segment routier au sud-est du secteur urbain à bonne distance, on évitera d'augmenter la concentration de pollution de l'air ambiant réduisant par le fait même, les impacts sur la santé des gens vivant dans ces agglomérations.

Veillez recevoir, Monsieur Arcouette, l'expression de nos sentiments respectueux.

André Bélisle,
Président

AB/lc

489-A, rue Principale, C.P. 26,
Saint-Léon-de-Standon (Québec), G0R 4L0
tél.: 418-642-1322 - téléc.: 418-642-1323 - courriel: aqlpa.2@globetrotter.net

Pour votre information

A : M. Pierre Arcouette a/s M. Deni

No. fax : 1,450,638,6021

De : Lorraine L. Cayouette

No. fax : 418 642 1323

Date : 07-03-02

Pages : 6 (pdg incluse)

Objet : Article du Washington Post et communiqué émis par l'AQLPA

MESSAGE :

Bonjour Monsieur Arcouette,

Tel que demandé nous vous faisons parvenir l'article du journal le "Washington Post" ainsi que le communiqué émis par l'AQLPA le 6 mars 2002.

Bonne fin de journée.

Lorraine L. Cayouette,
secrétaire
AQLPA

Washington Post

Study Ties Pollution, Risk of Lung Cancer Effects Similar to Secondhand Smoke

By Eric Pianin

Washington Post Staff Writer

Wednesday, March 6, 2002; Page A01

Researchers for the first time have linked long-term exposure to fine particles of air pollution from coal-fired power plants, factories and diesel trucks to an increased risk of dying from lung cancer.

A study published in today's issue of the Journal of the American Medical Association concludes that people living in the most heavily polluted metropolitan areas have a 12 percent increased risk of dying of lung cancer than people in the least polluted areas. The study's authors said that exposure to the tiny particles of industrial emissions and sulfate pollutants is comparable to inhaling second-hand smoke from a cigarette.

The latest findings come as the Bush administration is considering proposals for scaling back tough government legal action against dozens of aging coal-fired power plants and refineries that violated the law by expanding without installing state of the art anti-pollution equipment. Power plants built before 1980 generate about half the nation's electricity but nearly all of the utility industry's unhealthy sulfur dioxide, nitrogen oxide and soot, experts said. Environmental groups seized on the new findings as support for their position that tough enforcement was still needed.

Air pollution levels have declined significantly during the past 20 years because of stepped-up enforcement of clean air laws, yet levels of fine particle emissions in New York, Los Angeles, Chicago and Washington are at or exceed limits set by the Environmental Protection Agency.

Fine particles are compounds and pollutants produced through combustion in power plants, refineries, diesel trucks and buses. They are so tiny — smaller than 2.5 microns, or a fraction of the thickness of a human hair — that they evade the human lung's natural defenses and are inhaled deeply.

Previous research by Harvard University and the American Cancer Society strongly linked these fine particles to high mortality rates from cardiopulmonary diseases such as heart attacks, strokes and

~~asthma.~~ Until now, however, scientists lacked sufficient statistical evidence to directly link those emissions to elevated lung cancer death rates.

By gathering air pollution data and 16 years of personal health records of 500,000 of the people who had participated in the earlier American Cancer Society study, scientists amassed the "statistical firepower" to finally make that connection, said Brigham Young University epidemiologist Arden Pope, a chief author of the study.

Allen Dearry, a scientist at the National Institute of Environmental Health Sciences, which partly funded the study, called it ~~the best epidemiologic evidence that we have so far that that type of exposure is associated with lung cancer death.~~

Environmentalists, public health advocates and citizens groups contend that power plant emissions are among the worst contributors to the lung and heart disease problems highlighted by the new study. Brian P. Urbaszewski, director of environmental health programs for the American Lung Association of Metropolitan Chicago, said the study "is another nail in the coffin for these old coal-fired power plants."

However, industry officials contend that the link between power plant emissions and the elevated mortality rates is not all that clear, and that there are limits to how much utilities can spend on anti-pollution measures and remain competitive.

"We as an industry have dramatically reduced emissions, and more reductions will be made because they are required under existing regulations," said Jayne Brady, a spokesperson for the Edison Electric Institute, a utility group. Brady added that the new cancer study is just "one of many studies."

An EPA spokesman said the agency was "interested" in the new findings but that officials have not fully assessed it yet.

The scientific and legal controversy over the health effects of fine particle emissions has raged for years, culminating in the EPA's decision in 1997 to issue tough new standards limiting the annual average level of fine particles in the air to 15 micrograms per cubic meter. The Supreme Court upheld the standards in February 2001, but then remanded them to a lower court for further consideration.

The landmark studies published by Harvard researchers in 1993 and the American Cancer Society in 1995 documented a high incidence of premature deaths among people chronically exposed to fine particle emissions.

Nationwide, as many as 30,100 deaths a year are related to power plant emissions, according to a study by Abt Associates, a private research organization that does work for the EPA. By comparison, 16,000 Americans are killed each year in drunken driving accidents, and more than 17,000 are victims of homicides.

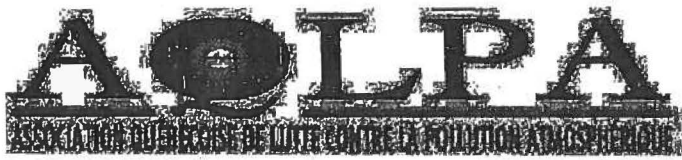
Industry officials and some scientists have disputed these findings and argued that the past research failed to account for many variables, such as regional disparities and an individual's occupation and diet.

The newly released study – conducted by Pope, George Thurston, professor of environmental medicine at New York University's School of Medicine, and Daniel Krewski of the University of Ottawa – sought to address the criticism in doing follow-up studies of a half-million people living in 100 cities throughout the country.

The researchers first took into account other risk factors for heart and lung disease such as cigarettes, diet, weight and occupation.

Lung cancer death rates were compared with average pollution levels, as measured in micrograms per cubic meter of air. The researchers found that the number of lung cancer deaths increased 8 percent for every increase of 10 micrograms. Other heart and lung-related causes of death increased 10 percent for every 10 microgram increase.

At the study's inception in 1982, the most polluted cities had fine particulate pollution levels about 20 micrograms per cubic meter higher than the least polluted cities. As a result, residents in the most polluted cities had an approximately 16 percent excess risk of dying from lung cancer due to fine particulate air pollution, the study shows. By the end of the study in 1998, the air had become somewhat cleaner, reducing that risk, but it remained 12 percent higher in the worst polluted areas, the authors found.



Communiqué pour diffusion immédiate

**Une étude liant la pollution de l'air au cancer à la une du Washington Post
– LE QUEBEC DOIT DONNER L'EXEMPLE – L'AQLPA déplore
l'attentisme du gouvernement dans le dossier de l'inspection des
véhicules automobiles**

SAINT-LEON-DE-STANDON, le 6 mars - L'étude de l'Association médicale américaine, qui révèle que les habitants des grands centres urbains aux prises avec des problèmes de pollution de l'air, ont des risques plus élevés de contracter un cancer du poumon, devrait inciter nos gouvernements à agir dès maintenant, soutient l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA). « Cela fait des années que nous savons que des millions de personnes meurent prématurément à cause du smog à Toronto et Montréal », a déclaré André Bélisle, président de l'AQLPA.

« Les autorités de la santé publique ont fait la démonstration que les particules provenant des moteurs diesel sont extrêmement dangereuses et causent le cancer. Or, il est inacceptable que le gouvernement du Québec continue de retarder la mise en place d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles, alors qu'il s'était engagé à le faire en 2002 », a ajouté M. Bélisle.

Pour le président de l'AQLPA, l'inaction du Québec dans ce dossier (alors que tous les états voisins du Québec disposent d'un programme de contrôle des émissions polluantes des véhicules automobiles) constitue un encouragement à l'inaction de la part de nos voisins. Le Québec ne peut espérer de coopération de la part du Canada et des États-Unis s'il ne respecte pas ses engagements à réduire sa propre pollution atmosphérique.

D'autre part, le fait que l'administration Bush veuille réduire le nombre de poursuites judiciaires intentées par le gouvernement fédéral contre les industries qui ne respectent pas la réglementation sur la pollution atmosphérique, est une bien mauvaise nouvelle pour le Québec, l'Ontario et les Maritimes, dont les problèmes de smog, de pluies acides et de dépôts de mercure, proviennent pour la moitié de nos voisins du sud, rappelle André Bélisle.

L'étude de l'Association médicale américaine, dont les résultats sont publiés en première page du Washington Post ce matin, révèle que les habitants de zones urbaines les plus polluées courent 12 pour cent plus de risque de mourir d'un cancer du poumon, que ceux vivant des zones moins polluées.

Les auteurs de l'étude affirment que l'inhalation de particules industrielles équivaut à respirer de la fumée secondaire. Bien que la pollution atmosphérique ait diminué sensiblement depuis 20 ans, en raison d'un resserrement législatif, les groupes environnementalistes comme l'AQLPA soutiennent que les gouvernements ne doivent pas reculer et doivent faire appliquer sévèrement les lois actuelles.

-30-

Renseignements: André Bélisle, (418) 642-1322

P3.

WASHINGTON POST

ÉTUDE PORTANT SUR LA POLLUTION – RISQUE DU CANCER DU POUMON

Par Eric Pianin

Auteur membre du personnel – Washington Post
Mercredi, 6 mars 2002; page A01

Pour la première fois, des chercheurs ont démontré que les gens exposés à long terme aux fines particules de la pollution atmosphérique des centrales de charbon, des manufactures ainsi que des camions diesel sont plus à risque de mourir d'un cancer du poumon.

Une étude publiée dans l'édition d'aujourd'hui du « *Journal of the American Medical Association* », conclut que les gens qui vivent dans les zones métropolitaines les plus fortement polluées sont 12% plus à risque de mourir du cancer du poumon que les gens vivant dans une métropole moins polluée. Les auteurs de cette étude disent que l'exposition à d'infimes particules d'émissions des polluants industriels de sulfate est comparable à inhaler la fumée d'une tierce personne.

Les derniers résultats proviennent de l'administration Bush qui considère des propositions pour mesurer l'action judiciaire du gouvernement contre des douzaines d'anciennes centrales et de raffineries à charbon qui ont violé la loi par l'extension sans installer l'équipement de pointe contre la pollution. Les centrales construites avant 1980 génèrent environ la moitié de l'électricité mais produisent également, presque tous les sulfureux anhydrides malsains de l'industrie, l'oxyde d'azote et la suie, disent les experts. Les groupes environnementaux utilisent la nouvelle conclusion comme soutien de leur position ainsi que le respect de l'application était nécessaire toujours.

Les niveaux de pollution atmosphérique ont diminué de manière significative pendant les 20 dernières années en raison de l'application avancée des droits aériens propres, pourtant les niveaux de l'émission de particules fines à New York, à Los Angeles, à Chicago et à Washington sont à ou excèdent les limites établies par l'agence de protection de l'environnement.

Les fines particules sont des composés et des polluants produits par la combustion dans des centrales, des raffineries, par des camions diesel et des autobus. Ils sont si minuscules - plus petit que 2,5 microns ou une fraction de l'épaisseur d'un cheveu humain - qu'ils éludent les défenses naturelles du poumon humain et sont profondément inhalées.

La recherche antérieure faite par l'université de Harvard et la société américaine du Cancer a fortement joint ces particules fines aux cadences élevées de mortalité des maladies cardio-pulmonaires telles que, des crises cardiaques, des arrêts cardiaques et d'asthme. Jusqu'à maintenant, les scientifiques ont manqué suffisamment de statistiques suffisantes pour relier directement ces émissions aux taux de mortalité élevés de cancer de poumon.

En recueillant les données de pollution atmosphérique ainsi qu'un registre, échelonné sur 16 années de santé personnelle, de 500 000 personnes enregistrées pour avoir participé à l'étude de la Société Américaine du Cancer, les scientifiques ont amassé " statistique feu puissance " pour finalement faire la connexion, de dire Arden Pope, auteur-chef de l'étude, chez Brigham Young University.

Allen Dearry, scientifique à l'Institut national des Sciences de la Santé et de l'Environnement, qui a subventionné en partie cette recherche, l'intitule « la meilleure évidence épidémiologique que nous avons jusqu'ici que ce type d'exposition est associé à la mort de cancer de poumon. »

Les écologistes, les responsables de la santé publique et les groupes de citoyens affirment que les émissions de plan de puissance sont parmi les pires contribuables des problèmes de maladies du cœur et du poumon soulignés par la nouvelle étude.

Brian P. Urbaszewski, directeur des programmes environnementaux de la santé pour l'Association Américaine du Poumon du Chicago Métropolitain, a indiqué que l'étude est un autre clou dans le cercueil pour ces vieilles centrales à charbon.

Cependant, les fonctionnaires de l'industrie et les groupes de citoyens affirment que lien entre les émissions des centrales et le taux élevé de mortalité n'est pas si clair, et qu'il y a des limites à combien les utilitaires peuvent dépenser sur des mesures contre la pollution et, de ce fait même, demeurer concurrentiels.

« Nous, à titre d'industrie, avons excessivement réduit les émissions, et plus de réductions seront faites car elles sont exigées aux termes des règlements existants », a dit Jayne Brady, porte-parole pour le groupe de service Edison Electric Institute. Brady a ajouté que la nouvelle étude sur le cancer était « une étude parmi tant d'autres ».

Un porte-parole d'EPA a dit que l'agence était intéressée par les nouveaux résultats mais que les fonctionnaires ne l'ont pas encore entièrement évalué.

La polémique scientifique et légale concernant les effets sur la santé de l'émission des particules a fait rage durant des années, fut un point culminant dans la décision d'EPA's en 1997, d'émettre de nouvelles normes strictes limitant

le niveau moyen annuel des particules fines dans le ciel à 15 micro grammes par mètre cube. La Court Suprême a maintenu ces normes en février 2001 mais les a, par la suite, référés à une cour inférieure pour un examen plus approfondi.

Les études de pointe éditées par des chercheurs de Harvard en 1993 et la société américaine de Cancer en 1995 ont révélé une incidence élevée des décès prématurés parmi des personnes chroniquement exposées aux émissions de particules fines.

Dans tout le pays, plus de 30 000 décès par année sont liées aux émissions de centrales, selon une étude faite par Abt Associates, une organisation privée de recherches qui travaille pour l'EPA. En comparaison, 16 000 Américains meurent tous les ans dans des accidents de la route pour cause de conduite avec facultés affaiblies, et plus de 17 000 sont victimes d'homicides.

Les fonctionnaires du secteur de l'industrie et quelques scientifiques ont contesté ces résultats et ont débattu du fait que la recherche passée n'avait pas beaucoup expliqué les variables telles que, les disparités régionales, le métier et le régime d'un individu.

L'étude nouvellement éditée - entreprise par , George Thurston, professeur de médecine environnemental à l'école de médecine de l'université de New York de la médecine ainsi que Daniel Krewski de l'Université d'Ottawa - a tenté d'atténuer la critique en faisant des études complémentaires d'un peuple d'un demi-million dans 100 villes à travers tout le pays.

Les chercheurs, dans un premier temps, ont cherché d'autres facteurs de risque pour les maladies pulmonaire et de cœur tels que les cigarettes, le régime, le poids et le métier.

Le taux de mortalité relié au cancer du poumon a été comparé aux niveaux moyens de pollution, tel que mesuré en micro-gramme par mètre cube d'air. Les chercheurs ont trouvé que le nombre de décès relié au cancer du poumon à augmenté de 8 pour cent pour chaque augmentation de 10 micro-grammes.

Au début de l'étude en 1982, les villes les plus polluées ont eu les niveaux de pollution de particules fins, soit d'environ 20 micro-grammes par mètre cube de plus élevé que les villes moins polluées. En conséquence, l'étude a démontré que les résidents des villes les plus polluées avaient un risque élevé d'environ 16 pour cent, de mourir du cancer du poumon dû à la pollution atmosphérique de particules fines.

Vers la fin de l'étude en 1998, les auteurs ont trouvé que l'air était devenu en quelque sorte plus propre, réduisant ce risque, mais il est resté à 12 pour cent plus haut dans les zones les plus polluées.

COMITÉ DE LA 30 SUD INC.

TRANSPARENCE



T.

TRANSMISSION PAR TÉLÉCOPIEUR

VILLE DE SAINT-CONSTANT
 147, rue St-Pierre
 Saint-Constant (Québec)
 J5A 2G2
 Téléphone: (450) 638-2010, poste 334
 Télécopieur: (450) 638-5919

DESTINATAIRES:	AUX GENS D'AFFAIRES DE LA RUE SAINT-PIERRE
EXPÉDITEUR :	Normand Cool, conseiller municipal et président Comité intermunicipal pour l'autoroute 30 - tronçon Candiac - Sainte-Catherine
DATE:	Le 7 mars 2002
OBJET:	Invitation spéciale - autoroute 30
COMMENTAIRES:	<p>Mesdames, Messieurs,</p> <p>Le projet d'autoroute 30, entre Sainte-Catherine et Candiac, suscite beaucoup d'interrogations parmi les résidents, les commerçants et les gens d'affaires.</p> <p>Le comité intermunicipal de l'autoroute 30 travaille depuis plus de 4 ans afin que cette infrastructure se réalise le plus rapidement et dans le meilleur intérêt de tous.</p> <p>Nous vous invitons à participer à une séance d'information organisée par la Ville de Saint-Constant, où les motifs du choix du tracé sur la route 132 seront exposés.</p> <p>Il sera possible de répondre à vos questions afin que vous soyez en mesure de faire un choix éclairé sur cet important projet pour la région.</p> <p>Cette rencontre aura lieu comme suit :</p> <p>Lieu : Centre municipal 160, boul. Monchamp</p> <p>Date : 13 mars 2002</p> <p>Heure : 19 h</p>
Numéro du télécopieur:	Nombre de pages: 1 page (s) (incluant la présente)

*Si vous ne recevez pas toutes les pages, veuillez communiquer au (450) 632-9411
 poste 335*

IMPORTANT

** Ce document est destiné à l'usage exclusif du destinataire et contient de l'information privilégiée et confidentielle. Si le lecteur de ce message n'est pas le destinataire, il est prié d'aviser immédiatement l'expéditeur et de détruire le document par la suite. **

COPIE

Saint-Catherine, le 29 mai 2001

Commission d'Accès à l'information
575, rue Saint-Amable
Bureau 1.10
Québec (Québec)
G1R 2G4

A l'attention de Mme Francine Le Tourneux

Objet : Demande d'information refusée

Madame,

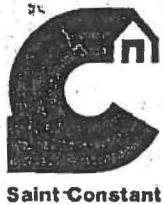
Comme la Loi d'accès à l'information, nous autorise à faire appel à votre commission quand un organisme refuse de donner suite à notre demande faite en vertu de la Loi d'accès à l'information, nous vous demandons par la présente de faire les démarches nécessaires afin que nous puissions obtenir une copie des 45 demandes faites par les 4 municipalités Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant au ministère des Transports concernant le projet de l'autoroute 30 sur la 132 (Tracé Nord). Nous désirons aussi obtenir une copie des demandes qui ont été refusées par le ministère des Transports.

Nous avons demandé ces documents une première fois, le 25 septembre 2000, au président du Comité intermunicipal de l'autoroute 30, M. Normand Cool et nous n'avons reçu aucun accusé réception. Le 11 avril 2001, nous avons à nouveau adressé notre demande à M. Normand Cool et à la Ville de Saint-Constant, car nous ne savions pas exactement où nous adresser. Le 9 mai 2001, Me Manon Thériault, responsable de l'accès à la Ville de Saint-Constant nous réfère à M. Cool.(voir les lettres ci-jointes).

Étant donné que nos deux lettres adressées à M. Normand Cool, n'ont eu aucune réponse, nous concluons donc qu'il refuse de faire suite à notre demande.

En effet, nous avons besoin de ces documents en vue de la préparation de notre mémoire au Bureau des audiences publiques (BAPE) et ce, dans les meilleurs délais.

Le numéro de téléphone pour rejoindre M. Normand Cool, président du Comité intermunicipal est (450) 638-2010. Vous pourrez le rejoindre par intermédiaire de Mme Lapointe, secrétaire au cabinet du maire de Saint-Constant. Son numéro de télécopieur est (450) 638-5919.



Ville de Saint-Constant
Service du greffe
147, rue St-Pierre, C.P. 130
Saint-Constant, Québec
J5A 2G2

T3.

Le 9 mai 2001

Monsieur Pierre Arcouette, président
Le Comité de l'autoroute 30 Sud
Case postale 3
Sainte-Catherine, Québec
J0L 1E0

OBJET: Votre demande du 11 avril 2001

Monsieur,

La présente fait suite à votre demande du 11 avril 2001 et à notre accusé réception du 25 avril dernier.

En ce qui a trait au premier document demandé, soit une copie de l'étude hydrologique et hydraulique des rivières du Portage, Saint-Pierre et Saint-Régis, réalisée par la firme Dessau-Soprin Inc., vous noterez que la version originale est datée du 30 septembre 1996 et qu'elle a été révisée en février 1997. Il s'agit d'une étude exhaustive sur le comportement des principales rivières qui traversent le territoire de la municipalité.

Le rapport contient deux volets, soit une analyse et des recommandations. Quant à la partie du document qui constitue l'analyse, nous devons tenir compte des multiples poursuites en responsabilité qui sont toujours pendantes en Cour du Québec et en Cour Supérieure suite aux inondations de 1996, et par le fait même, des pertes que la communication de cette étude pourraient entraîner pour la municipalité. La Ville refuse, par conséquent, de communiquer cette analyse, et ce, en vertu des articles 22 et 32 de la Loi sur l'accès dont vous trouverez copie jointe.

En ce qui a trait au volet recommandations, la Ville refuse également d'y donner accès, et ce, en vertu de l'article 37 de ladite Loi qui lui permet de ne pas divulguer un avis ou une recommandation qui lui ont été faits par un consultant, à sa demande, depuis moins de 10 ans. La Ville détient ce rapport depuis cinq ans seulement.

Quant à la "copie des 45 demandes faites par les 4 municipalités Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant, au ministère des Transports sur le projet de l'autoroute 30 sur la 132 (tracé Nord) ainsi que la copie de celles qui ont été acceptées et de celles qui ont été refusées par ce dernier", votre demande doit être adressée à monsieur Normand Cool, président du comité intermunicipal de l'autoroute 30. Tous les documents se rapportant aux travaux de ce comité n'ont jamais été versés aux archives de la municipalité. Ils demeurent actuellement sous la responsabilité du comité.

Téléphone: (450) 638-2010 (poste 341) - Télécopieur: (450) 638-5919



Ce papier contient 50%
de fibres recyclées



Je désire finalement vous informer que si vous considérez que votre demande écrite a été refusée en tout ou en partie vous pouvez demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision dans les 30 jours de la présente. Vous trouverez ci-joint à cet effet les articles 135 et suivants de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels qui indiquent la procédure à suivre dans le cas d'une demande de révision.

J'espère le tout à votre entière satisfaction et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations les plus distinguées.

Manon Thériault
Me Manon Thériault
Responsable de l'accès

MT/go

p.j.



T4.-

Sainte-Catherine, le 11 avril 2001

Par télécopie et courrier

Le comité intermunicipal de l'autoroute 30
147, rue St Pierre
St Constant, Québec
J5A 2G2

A l'attention de M. Normand Cool, président

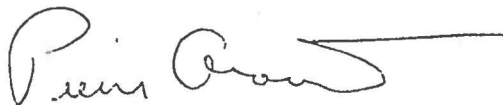
Objet : Loi d'accès à l'information
 Parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

Monsieur,

Le 25 septembre 2000, nous vous demandions une copie de toutes les demandes faites par les quatre municipalités au ministère des Transports concernant le projet de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine (tracé Nord) ainsi que la copie de celles qui ont été acceptées et de celles qui ont été refusées par ce dernier.

A ce jour, nous n'avons reçu aucun document, si nous n'avons pas obtenu copie de ces documents **AVANT LE 30 AVRIL 2001**, nous ferons les démarches qui s'imposent devant le tribunal de la Commission de la Loi d'accès à l'information.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et nous vous prions d'accepter nos salutations distinguées.



Pierre Arcouette
Président
Le Comité pour l'autoroute 30 Sud
Case postale 3
Sainte-Catherine (Québec)
J0L 1E0
Téléphone (450) 632-5655

c.c. Ville de Saint-Constant, Mme Manon Thériault
 Ministère des Transports, M. Pierre Perron

T5.

Sainte-Catherine, le 11 avril 2001

Madame Manon Thériault
Responsable de l'accès
Ville de Saint-Constant
147, rue Saint-Pierre
Saint-Constant (Québec)
J5A 2G2

Objet : Demande en vertu de la *Loi d'accès à l'information*

Madame,

Nous vous demandons par la présente une copie de l'étude hydrologique et hydraulique des rivières du Portage, Saint-Pierre et Saint-Régis, réalisée par la firme Dessau-Soprin inc.

Nous aimerions également obtenir une copie des 45 demandes faites par les 4 municipalités Candiac, Delson, Saint-Catherine et Saint-Constant, au Ministère des Transports sur le projet de l'autoroute 30 sur la 132 (le tracé Nord) ainsi que la copie de celles qui ont été acceptées et de celles qui ont été refusées par ce dernier.

Nous ne savons plus à qui exactement adresser notre demande, le 25 septembre 2000, nous nous sommes adressées M. Normand Cool, président du Comité intermunicipal de l'autoroute 30 et il n'a même pas daigné accuser réception à notre demande. Dernièrement, le ministère des Transports, nous référerait à la Ville de Saint-Constant pour obtenir ces documents. Donc, afin d'être bien sûr que quelqu'un puisse répondre adéquatement à notre demande, nous nous adressons à votre service ainsi qu'à M. Cool, lettre ci-jointe.

Espérant recevoir ces documents dans les meilleurs délais, nous vous prions d'accepter, Madame, nos salutations distinguées.



Pierre Arcouette, président
Le Comité pour l'autoroute 30 Sud
Case postale 3
Sainte-Catherine (Québec)
J0L 1E0
Téléphone (450) 632-5655

p.j 1

c.c. Ministère des Transports, M. Pierre Perron
Ministère de l'environnement, M. André Boisclair
M. Robert Lanctôt, Député fédéral
Journal « Le Reflet » "PAR FAX"

Suite page 2

c.c. M. Guy Chevrette, ministre des Transports
L'Honorable David Anderson, ministre fédéral de l'environnement, Hull
M. David Whissel, porte parole de l'opposition en matière d'environnement
M. Jean-Marc Fournier, député provincial de Châteauguay
M. Jacques Saada, député fédéral de Brossard-La Prairie
Mme Fatima Houda-Pépin, député provincial de LaPinière
L'honorable David Collenette, ministre fédéral des transport

TG.

Sainte-Catherine, le 10 avril 2001

Monsieur Daniel Ashby
Maire de la Ville de Saint-Constant

Monsieur Georges Gagné
Maire de la ville de Delson

Monsieur André Côté
Maire de la ville de Candiac

Madame Jocelyne, Bates
Maire de la ville Sainte-Catherine

Objet : Qui parmi les maires dit vrai sur la promotion de la 30 ?

Qui dit vrai parmi vous, nous avouons ne rien comprendre dans les deux articles du journal Le Reflet, les maires M. Geoges Gagné et Mme Jocelyne Bates démentent faire la promotion de la 30 sur la 132, mais sont d'accord à contribuer pour un plan de communication qui verra à informer la population du travail réalisé par LEUR COMITÉ TECHNIQUE. alors que le journaliste M. Normand Laberge mentionne que la résolution adoptée le 13 février 2001, par la municipalité de Saint-Constant, stipule " le comité intermunicipal souhaite faire la promotion de la prolongation de l'autoroute 30 selon l'option du tracé nord ». Avons-nous besoin de vous rappeler que les membres du comité intermunicipal est composé de deux échevins de chacune de vos villes ? Quelle est votre opinion, M. Côté, le préfet de la MRC, maire de Candiac et le directeur du CLSC?, qu'en pensez-vous ?

Au nom des 14 000 pétitionnaires ainsi qu'au nom de notre équipe technique, nous vous rappelons encore une fois de noter officiellement notre opposition à cette dépense éhontée de 50 000 \$ des fonds publics pour faire la promotion d'un projet purement gouvernemental qui regarde en rien les municipalités.

Si vous persistez à vouloir promouvoir ce projet auprès de la population de nos 4 villes, alors nous voulons un budget équivalent pour contribuer à un plan de communication qui verra à informer la population du travail réalisé par NOTRE COMITÉ TECHNIQUE, qui est composé de représentants de chaque ville, citoyens payeurs de taxes qui paient vos salaires, comptes de dépenses et privilège s'y accordant.

Permettez nous de douter de l'intérêt et de la compétence de votre équipe technique, on vous rappelle que lors d'une rencontre avec cette fameuse équipe technique, le représentant de Candiac dormait à la table!

Nous attendons de vos nouvelles dans les plus brefs délais pour que nous puissions commencer à informer la population de tous les nouveaux développements que nous avons en notre possession et nous croyons qu'ils seront bénéfiques pour la population et la démocratie.



Monsieur Pierre Arcouette
Président
Comité pour l'autoroute 30 Sud
Case postale 3
Sainte-Catherine (Québec)
J0L 1E0
Tél. (450) 632-5655

c.c. M. Guy Chevrette, ministre des Transports
Mme Louise Harel, ministre des affaires municipales
M. André Boisclair, ministre de l'environnement, Québec
L'Honorable David Anderson, ministre fédéral de l'environnement, Hull
M. David Whissel, porte parole de l'opposition en matière d'environnement
M. Robert Lanctôt, député fédéral de Châteauguay
M. Jean-Marc Fournier, député provincial de Châteauguay
M. Jacques Saada, député fédéral de Brossard-La Prairie
Mme Fatima Houda-Pépin, député provincial de LaPinière
L'honorable David Collenette, ministre fédéral des transport
M. Thiffault, journal le Reflet
M. Normand Laberge, journaliste au Reflet "PAR FAX"

Sainte-Catherine, le 30 mars 2001

Monsieur Daniel Ashby
Maire de la Ville de Saint-Constant

Monsieur Georges Gagné
Maire de la ville de Delson

Monsieur André Côté
Maire de la ville de Candiac

Madame Jocelyne Bates
Maire de la ville Sainte-Catherine

Objet : « Une firme de communication fera la promotion de la 30 »
Chronique de M. Normand Laberge dans le journal « Le Reflet »

Messieurs et madame,

Le journaliste, M. Normand Laberge, du journal « Le Reflet » écrivait, le 24 mars 2001, en gros titre « **Une firme de communication fera la promotion de la 30** » nous aimerions vous rappeler que notre Comité représente plus de 14 000 pétitionnaires qui sont majoritairement tous des citoyens des quatre villes que vous représentez ainsi que de certaines villes avoisinantes.

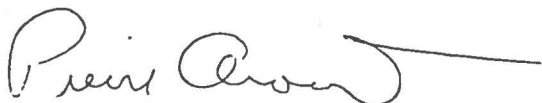
Nous vous écrivons cette lettre pour vous faire part que nous sommes **totale-
ment sidérés** que le conseil municipal de Saint-Constant ait mandaté une firme qui procédera à l'élaboration d'un plan de communication pour un montant de **50 000 \$ et que chaque municipalité aura une responsabilité financière différente.** Avons-nous besoin de vous rappeler, messieurs et madame que les citoyens vous ont élus pour gérer le budget de chaque municipalité et faire en sorte que les argents utilisés le soient pour les services reliés à leurs municipalités et non pour **promouvoir un projet purement gouvernemental.** C'est d'ailleurs ce que certains d'entre vous avez toujours crié haut et fort, que le projet de l'autoroute 30 était un projet gouvernemental et que seul le gouvernement était le maître d'œuvre (parole prononcée par J. André Côté, maire de Candiac, préfet de la MRC, directeur du CLSC en présence de M. Daniel Ashby, maire de St Constant, lors de l'assemblée pour le schéma d'aménagement, Février 2001). Cette décision de mandater une firme de communication aux frais des citoyens va complètement à l'encontre de vos mandats.

Nous voulons donc par la présente que vous consigniez officiellement notre opposition à cette dépense au nom personnel de chaque membre du comité pour l'autoroute 30 Sud et ceux des 14 000 pétitionnaires que nous représentons.

Il est également mentionné « Si cette campagne promotionnelle est nécessaire, c'est tout simplement parce que les municipalités ont jugé qu'il y avait beaucoup trop de désinformation depuis qu'un groupe de citoyens se sont regroupés pour s'opposer au tracé de la route 132. Ces derniers favorisent plutôt un tracé plus au sud dans les terres agricoles ». Nous cesserons jamais de vous dire que toutes les informations que nous véhiculons viennent des rapports officiels émis par la firme « Daniel Gauthier » (rapport final préliminaire du 16 novembre 1998 et celui de la firme « Roche » rapport final juin 1998 et de la copie des plans produits par la ministère des Transports, etc.

Il n'est pas nécessaire à notre avis de déboursier une telle somme, il suffit simplement que le ministère des Transports, informe par voie de communiqué toute nouvelle modification reliée à ce projet, comme cela, il n'y aura aucune ambiguïté et toute la population serait au fait de ce projet! Il serait aussi important que le ministère des Transports s'assure qu'un représentant du Comité de la 30 sud soit présent à toute réunion concernant ce projet, car nous représentons plus de 14 000 pétitionnaires qui s'opposent à la construction de l'autoroute 30 sur la 132 (tracé Nord).

Alors, nous vous informons donc par la présente que nous allons faire toutes les démarches qui s'imposent afin que le ministère des Transports remplisse ses responsabilités envers les citoyens de nos villes concernant ce projet.



Monsieur Pierre Arcouette
Président
Comité pour l'autoroute 30 Sud
Case postale 3
Sainte-Catherine (Québec)
J0L 1E0
Tél. (450) 632-5655

c.c. M. Guy Chevrette, ministre des Transports
M. André Boisclair, ministre de l'environnement, Québec
L'Honorable David Anderson, ministre fédéral de l'environnement, Hull
M. David Whissel, porte parole de l'opposition en matière d'environnement
M. Robert Lanctôt, député fédéral de Châteauguay
M. Jean-Marc Fournier, député provincial de Châteauguay
M. Jacques Saada, député fédéral de Brossard-La Prairie
Mme Fatima Houda-Pépin, député provincial de LaPinière
L'honorable David Collenette, ministre fédéral des transport
M. Thiffault, journal le Reflet
M. Normand Laberge, journaliste au Reflet



Le secrétaire du Ministère

Québec, le 6 novembre 2000

Monsieur Pierre Arcouette, président
Le Comité pour l'autoroute 30 Sud
Case postale 3
Sainte-Catherine (Québec) J0L 1E0

OBJET: Demande d'accès en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., c. A-2.1)
N/D : LAI - 00-68

Monsieur ,

Je donne suite à votre requête reçue le 5 octobre dernier afin d'obtenir copie de divers documents relatifs au projet de l'autoroute 30.

A cet effet, je vous transmets la correspondance transmise par le ministère des Transports. En ce qui concerne la correspondance que nous avons reçue des villes, je vous réfère aux personnes responsables de la M.R.C. ou des villes de Sainte-Catherine et de Saint-Constant. (art. 47 par. 4)

Monsieur André-J. Côté, préfet
M.R.C. de Rousillon
52, rue Sainte-Thérèse
Delson (Québec) J0L 1G0
Téléphone : (450) 638-1221
Télécopieur : (450) 638-4499
Courriel : mrc.rousillon@sympatico.ca

Madame Jocelyne Bates, mairesse
Ville de Sainte-Catherine
5465, boulevard Marie-Victorin
Sainte-Catherine (Québec) J0L 1E0
Téléphone : (450) 632-0590
Télécopieur : (450) 638-3298
Courriel : information@ville.sainte-catherine.qc.ca

Monsieur Daniel Ashby, maire
Ville de Saint-Constant
147, rue Saint-Pierre
Case postale 130
Saint-Constant (Québec) J5A 2G2
Téléphone : (450) 638-2010
Télécopieur : (450) 638-5919

En ce qui concerne la copie de toutes les versions mise à jour du rapport préliminaire « Roche et Associés » et « Gauthier et Associés », je vous invite à communiquer avec le regroupement de ces villes car ces documents ont été produits pour ces derniers (art. 47 par. 4). Vous devrez vous adresser à la personne responsable suivante :

Monsieur Stéphane De Serre,
Comité intermunicipal – Autoroute 30
Ville de Delson
50, rue Sainte-Thérèse
Delson (Québec) J0L 1G0
(450) 632-1050

Je vous refuse également l'accès aux rapports d'analyses environnementales pour le projet de l'autoroute 30 sur le tracé Nord et le tracé Sud entre Candiac et Sainte Catherine et des études démographiques car ces analyses se situent dans un processus décisionnel (art. 39). De plus, ces rapports contiennent des avis et des recommandations (art.37).

En ce qui concerne les rapports d'analyses environnementales des projets de l'Autoroute 30, à Brossard et de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20, MRC Vaudreuil-Soulanges, je vous accorde l'accès à ces documents. Compte tenu du volume de ceux-ci, vous pourrez les consulter en prenant rendez-vous avec :

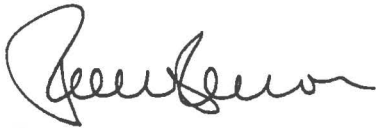
Madame Jocelyne Béland
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie,
245, boulevard Saint-Jean-Baptiste
Châteauguay
Téléphone : (450) 698-3400 poste 225

D'autre part, les rapports d'analyses environnementales faits pour le projet de l'Autoroute 30 sur le tracé Nord et le tracé Sud entre Candiac et Sainte-Catherine que vous me demandez, ont été produits pour le compte du ministère de l'Environnement. (art. 47 par. 4). Je dois vous préciser que les études démographiques font partie intégrante de ces rapports d'analyse environnementale. Je vous réfère donc au ministère de l'Environnement qui rendra publiques ces analyses conformément à la procédure prévue dans la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Je vous incite également à communiquer avec ce Ministère pour obtenir la correspondance qu'elle a produite ainsi que pour le document « Questions et commentaires sur l'étude d'impact sur l'environnement Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 » (art. 47 par. 4). Il vous sera alors possible de communiquer avec la responsable de l'accès à l'information au Ministère de l'environnement, Me Liliane Côté-Aubin pour obtenir les documents en question (art. 48).

Me Liliane Côté-Aubin
Secrétaire du ministère par intérim
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage
Québec, G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3860
Télécopieur : (418) 643-0083
Courriel : liliane.cote.aubin@menv.gouv.qc.ca

Par ailleurs, vous trouvez sous pli, l'avis prescrit par l'article 51 de la loi qui vous informe des recours prévus par le chapitre V et indique notamment les délais pendant lesquels ils peuvent être exercés.

Veillez agréer, monsieur Arcouette, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



PIERRE PERRON, ing.
Secrétaire du Ministère et
responsable de l'accès aux
documents et de la protection
des renseignements personnels

p.j. Avis



Le secrétaire du Ministère

Québec, le 25 octobre 2000

Monsieur Pierre Arcouette
Président
Le Comité de l'autoroute 30 Sud
C.P. 3
Sainte-Catherine (Québec)
J0L 1E0

Objet : Demande d'accès en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-2.1)
N/D : LAI 00-68

Monsieur,

Pour donner suite à notre lettre du 5 octobre 2000, je vous informe, conformément à l'article 47 de la Loi désignée en rubrique, que votre demande ne pourra être traitée de manière appropriée dans le délai de vingt (20) jours prévu par cette loi.

Compte tenu de certaines contraintes, un délai supplémentaire de dix (10) jours nous est nécessaire.

En m'excusant de ce contretemps, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pierre Perron pour

PIERRE PERRON, ing.
Secrétaire du Ministère et
responsable de l'accès aux
documents et de la protection
des renseignements personnels

p.j. Avis



Le 5 octobre 2000

DICOM EXPRESS
305 448 205

Monsieur Pierre Côté
Madame Gertrude Côté
568, Route 132
Saint-Constant (Québec) J5A 1V2

**Objet : Respect de la clause numéro 6 du bail accordé par le M.T.Q.
sur le lot 176-P
(N/Réf. : 6.2.3)**

Madame,
Monsieur,

Par la présente, nous vous enjoignons formellement à procéder à l'enlèvement de la pancarte portant la mention « La 30 sur la 132 non merci ! Le tracé sud oui c'est logique » puisque l'implantation de cette pancarte sur le terrain appartenant au ministère des Transports du Québec contrevient à la clause numéro 6 de votre bail.

Nous vous accordons 10 jours à partir de la réception de la présente pour exécuter notre demande, sans quoi, nous nous verrons dans l'obligation de mettre fin à votre bail et ce, tel que prévu à la clause 11.1 a) dudit bail.

Nous espérons que vous apportez une attention très sérieuse à cette missive puisque nous désirons poursuivre notre entente de location avec votre entreprise et ce, en respect des clauses prévues à votre bail.

Soyez assuré, Madame, Monsieur, de notre engagement à faire appliquer les baux existants de façon équitable pour tous les locataires de nos emprises routières.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur par intérim,

Jacques Filion, ing.
JF/JP/jp

c.c. : Mme Josée Proulx, évaluateur agréé
M. Jean Elie Joseph, ing., chef du Service des projets par intérim
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie



Ville de Saint-Constant
Service de l'urbanisme
25, montée Lasalle
Saint-Constant, Québec
J5A 2A8

T.II./

AVIS D'INFRACTION

Le 26 septembre 2000

Heure infraction: 11h00

Code d'infraction: AEP2000-14

Madame Murielle Thauvette
Monsieur Yvon St-Denis
20 Monchamp
Saint-Constant, Québec
J5A 2H4

Endroit faisant l'objet du constat de l'avis d'infraction: 20 Boul. Monchamp
Lot(s): 166-307 Matricule: 9827-46-4780

Madame, Monsieur,

À la suite des inspections effectuées sur les lieux mentionnés ci-dessus, nous y avons constaté les travaux ou activités dérogatoires suivant(e)s :

- **Présence d'enseigne(s) amovible(s) (Autoroute 30)**

Ces infractions sont en dérogation avec le ou les règlements municipaux suivants:

- **Zonage 960-96, article 96, paragraphe g)**

Les éléments dérogatoires décrits dans le présent avis doivent être interrompus immédiatement. Afin de remédier à la situation, le propriétaire ou l'occupant devra effectuer les corrections suivantes et ce, dans les **10 jours** de la réception des présentes, soit:

- **Retirer l'enseigne ou les enseignes amovible(s)**

Nous comptons sur votre collaboration et vous prions d'agréer nos salutations distinguées.

Fait à Saint-Constant, ce 26 septembre 2000

Daniel Bouffard, agent de bâtiment
Service de l'urbanisme

/sl

c.c.: Monsieur Mario Verville, directeur Urbanisme



T12./

Sainte-Catherine, le 25 septembre 2000

Par télécopie et courrier

Le comité intermunicipal de l'autoroute 30
147, rue St Pierre
St Constant, Québec
J5A 2G2

A l'attention de M. Normand Cool, président

Objet : Parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

Monsieur,

En vue de la préparation de la réunion du 11 octobre 2000, nous voudrions obtenir le nom des personnes qui seront présentes lors de cette réunion ainsi qu'une copie de toutes les demandes faites par les quatre municipalités au ministère des Transports reliées à l'autoroute 30 tracé Nord. Nous aimerions obtenir copie de celles qui ont été acceptées et de celles qui ont été refusées par ce dernier.

Nous espérons recevoir ces informations et ces documents dans les meilleurs délais afin de mener à bien notre prochaine réunion.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et nous vous prions d'agrée, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.



Pierre Arcouette
Président
Le Comité pour l'autoroute 30 Sud
Téléphone (450) 632-5655

AVIS

Recours en vertu du chapitre V de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-2.1)

Révision

L'article 135 de la Loi prévoit qu'une personne dont la demande a été refusée en tout ou en partie par le responsable ministériel de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-2.1) peut demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision.

La demande de révision doit être faite par écrit et elle peut exposer brièvement les raisons pour lesquelles la décision du responsable devrait être révisée.

Les motifs invoqués peuvent porter sur la décision, sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur l'application de l'article 9 ou sur les frais exigibles.

La demande de révision doit être adressée à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours suivant la date de la décision, ou de l'expiration du délai accordé au responsable pour répondre à une demande. Toutefois, la Loi prévoit que la Commission d'accès à l'information peut, pour motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter le délai de 30 jours.

Appel

L'article 147 de la Loi prévoit qu'une personne directement intéressée peut interjeter appel à la Cour du Québec, de la décision de la Commission d'accès à l'information, sur permission de la cour du Québec.

La requête pour permission d'appeler doit être déposée au greffe de la Cour du Québec, à Québec ou à Montréal, dans les 30 jours qui suivent la date de réception de la décision de la Commission d'accès par les parties, après avis aux parties et à la Commission d'accès à l'information. Les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.



Ville de Saint-Constant

Cabinet du Maire
147, rue Saint-Pierre, C.P.130
Saint-Constant (Québec)
J5A 2G2

Le 5 octobre 2000

Monsieur Pierre Arcouette
Président
Comité pour l'autoroute 30 sud
Case postale 3
Sainte-Catherine (Québec)
J0L 1E0

Objet : Demande de prêt de salle

Monsieur,

J'ai pris connaissance de votre demande d'utilisation de salle à Saint-Constant. Je l'ai également présenté au conseil et je voudrais vous faire part des décisions du conseil municipal en cette matière.

D'abord, après étude et vérification auprès de l'administration de ce dossier, nous ne pouvons qu'appuyer la décision de M. Yelle qui est strictement basée sur les critères déjà établis d'une politique mise à l'épreuve depuis plusieurs années dans la reconnaissance des organismes. Le travail de M. Yelle n'est donc nullement remis en question.

En ce sens, nous ne pouvons reconnaître votre comité en tant qu'organisme de la municipalité. Par contre, le conseil se verrait prêt à vous accorder une salle conditionnellement à ce que les trois autres villes impliquées au dossier le fassent également. Alors, dès que vous aurez en main l'engagement des autres municipalités, nous pourrions procéder à un prêt de salle.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos sentiments distingués.

DANIEL ASHBY
Maire

DA/dl

c.c. M. Guy Chevette, ministre des Transports
M. Serge Geoffrion, député de La Prairie
M. André J. Côté, maire de Candiac
M. Georges Gagné, maire de Delson
Mme Jocelyne Bates, mairesse de Sainte-Catherine
M. Dominic Yelle, régisseur au Service des loisirs



T15.

Saint-Constant, le 31 août 2000

Par télécopie et courrier

Monsieur Daniel Ashby, maire
Ville de Saint-Constant
147, rue Saint-Pierre
Saint-Constant (Québec)
J5A 2G2

*Recevois réponse
dans la semaine
du 2/10/2000*

Objet : Demande de prêt de salle au Centre municipal

Monsieur le Maire,

La présente fait suite à ma demande, comme membre du Comité pour l'autoroute 30 Sud, d'utiliser une salle au Centre municipal pour les besoins de notre corporation dont vous trouverez ci-joint copie de notre déclaration d'immatriculation autorisée par l'inspecteur général des institutions financières.

Monsieur Dominic Yelle, régisseur du Service de loisir de la Ville de Saint-Constant mentionne dans sa lettre du 17 juillet 2000 qu'il ne peut donner suite à ma demande, parce que notre corporation vise à défendre des concitoyens et des petites et moyennes entreprises (PME) dans la région, en regard du tracé préconisé pour l'aménagement de l'autoroute 30. Il mentionne de plus que les objectifs poursuivis de notre corporation ne coïncident pas avec la mission de la municipalité en matière de soutien aux organismes de loisir.

Permettez-moi de vous mentionner, monsieur le Maire, que notre comité représente des milliers de citoyens et citoyennes de Saint-Constant ainsi que des centaines de PME qui se battent contre ce projet insensé qui est de construire l'autoroute 30 sur la 132. Cette construction mettra de toute évidence en péril la qualité de vie de nos concitoyens et concitoyennes, la survie de nos PME et nuira à la rentabilité de plusieurs autres personnes intéressées, entre autres aux propriétaires d'immeubles qui ont des immeubles construits aux abords de la route 132.

Je suis d'avis que notre comité doit être considéré comme un organisme communautaire faisant partie des critères de la municipalité de Saint-Constant tout comme elle reconnaît présentement les organismes tels que « Les Outremangeurs anonymes, Amitié Matern'elle, Benado inc., Cadets St-Constant, Camps famille de St-Hubert, Maison du Quartier » et plusieurs autres.

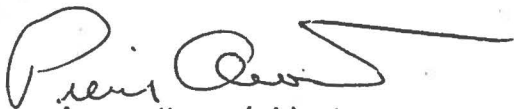
Je crois fortement que monsieur Dominic Yelle, régisseur au Service de Loisir a donné une réponse erronée concernant ma demande et a outrepassé ses responsabilités.

Je fais donc appel à votre grand sens de l'équité, puisque je pense qu'une telle décision est discriminatoire envers notre comité qui travaille bénévolement à défendre les

personnes ci-haut citées et je vous demande par la présente de me communiquer si vos conseillers municipaux et vous-même appuyez la décision de M. Yelle ou si vous nous permettez dorénavant d'occuper une salle au Centre municipal de Saint-Constant, et ce, jusqu'à la fin de nos travaux et aussi de jouir des avantages dont bénéficient actuellement tous les autres organismes.

J'apprécierais recevoir, sans délai, une réponse favorable de votre part, afin que je puisse aviser tous les membres de notre comité du nouvel emplacement où nous tiendrons dorénavant nos réunions hebdomadaires.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Pierre Arcouette, président
Comité pour l'autoroute 30 sud
Tél : (450) 632-5655

c.c : M. Guy Chevrette, ministre des Transports
Mme Louise Harel, ministre des Affaires municipales et métropole
Député Serge Geoffrion
Conseillers municipaux (svp transmettre copie)

p.j. 1



Saint-Constant

Ville de Saint-Constant
Service de Loisir
160 boulevard Monchamp
Saint-Constant (Québec)
J5A 2K8
téléphone: (450) 635-8414
télécopieur: (450) 635-8415

T16./

Saint-Constant, le 17 juillet 2000

Monsieur Mario Arsenault
Comité pour l'autoroute 30 sud
24, rue Vallée
Saint-constant (Québec)
J5A 1P2

Objet : Demande de prêt de salle au Centre municipal

Réf. no. : L00-164

Monsieur Arsenault,

La présente fait suite au dépôt de votre demande, par monsieur Pierre Arcouette, relativement à l'utilisation de salle au Centre municipal pour les besoins de votre corporation.

Dans un premier temps, nous tenons à vous mentionner que tout organisme ou regroupement doit obtenir la reconnaissance de la Ville de Saint-Constant afin de pouvoir bénéficier de certains services comme l'utilisation gratuite de salle au Centre municipal.

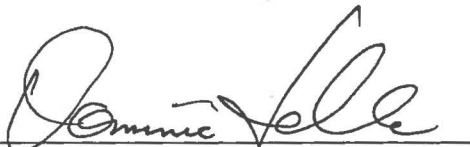
Pour ce faire, une corporation à but non-lucratif doit souscrire à des critères particuliers établis dans la politique de reconnaissance et de soutien aux organismes de la Ville de Saint-Constant.

Parmi ceux-ci, l'association doit d'abord et avant tout poursuivre des objectifs conformes à ceux de la ville en matière de loisir, que ce soit sous le volet sportif, culturel ou communautaire.

L'analyse de la nature des activités de votre corporation nous permet de constater que cette dernière vise la défense des concitoyens et des Petites et Moyennes Entreprises (PME) de la région en regard du tracé préconisé pour l'aménagement de l'autoroute 30. Les objectifs poursuivis par votre regroupement ne coïncident malheureusement pas avec la mission de la municipalité en matière de soutien aux organismes de loisir.

En conséquence, nous ne pouvons donner suite aux démarches inhérentes à la reconnaissance de votre corporation auprès de la Ville de Saint-Constant. Toutefois, si vous souhaitez utiliser des salles au Centre municipal ou dans d'autres édifices municipaux en fonction des tarifs de location établis et de la disponibilité des locaux, il nous fera plaisir de vous servir.

Vous remerciant à l'avance pour votre bonne compréhension de la présente, veuillez agréer, Monsieur Arsenault, l'expression de nos sentiments distingués.



Dominic Yelle, Régisseur
Service de loisir

DY/cs

c.c. : M. Bernard Armand
Directeur général

Technologie
49.99*
Ou vous paye pour acheter un cellulaire!
TELUS mobile
Avec activation

Hebdo
Montréal
La force d'un réseau

DELSON 36^e ANNÉE • No 7 • 16 février 2002 • 72 PAGES • 635-9146

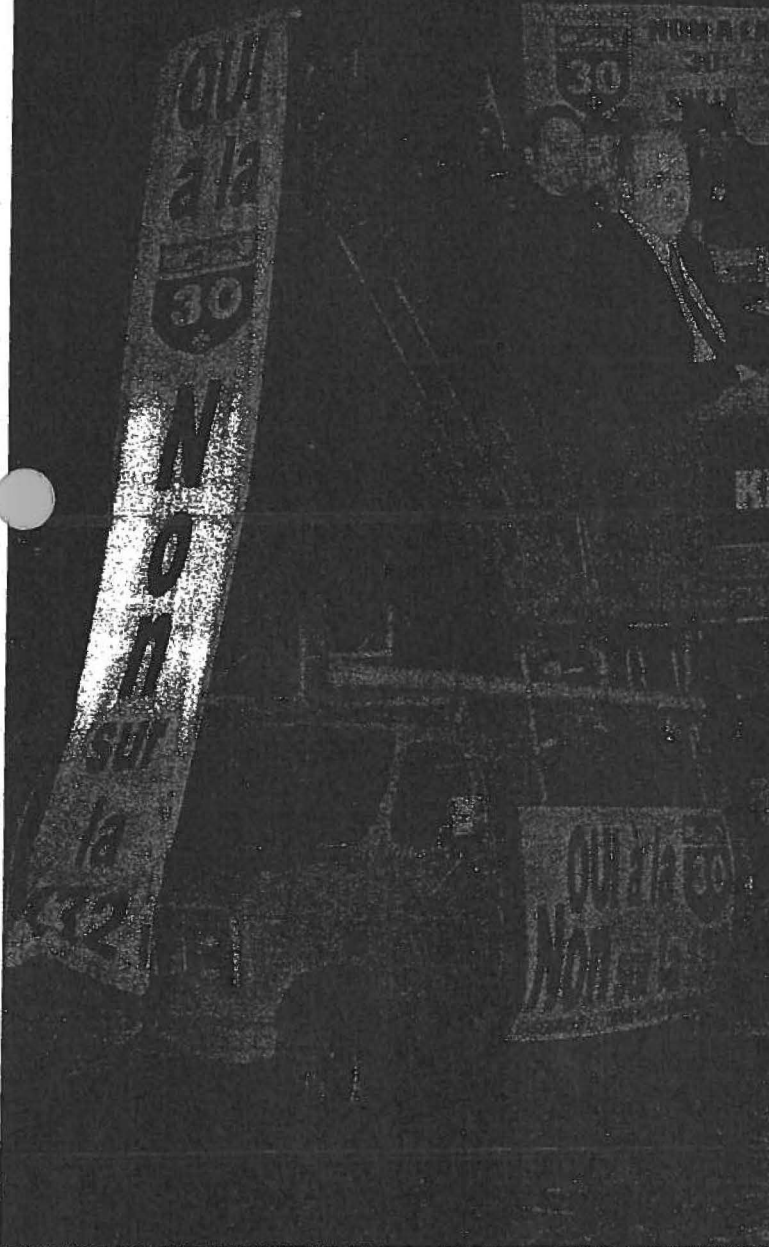
Le Reflet

Depuis 1966

adresse électronique: @net.qc.ca

St-Constant
HONDA
Achetez vos REER avec vos économies HONDA!
270, route 132
St-Constant • 632-7155

LA CONTROVERSE S'INTENSIFIE



quelques jours au début des années 90, la construction de l'autoroute 30 sur la route 132 continue de soulever la controverse. Mardi soir, environ 200 citoyens (photo) ont donné leur appui au Comité de l'autoroute 30 Sud. D'autres gens d'affaires de la région, réunis à l'occasion d'un déjeuner, mercredi, ont fait savoir leur insatisfaction quant au trajet privé par le ministère des Transports du Québec. Des articles à lire en pages 4, 5 et 6.

Les Baby Spice acclamées chez elles

Le groupe de filles Spice a une compagnie. Les Baby Spice ont été acclamées par les fans de leur groupe, mais que des centaines de fans se sont réunis à l'occasion d'un déjeuner... (text continues in smaller font)

une expérience d'achat toute aussi agréable que sa conduite

Les toutes nouvelles
MATRIX et COROLLA 2003
sont arrivées

CANDIDAT TOYOTA

1-800-387-2222
www.toyota.ca

Le Reflet

16 février 2002

actualité

200 commerçants appuient le Comité de l'autoroute 30 Sud

Delson - Environ 200 commerçants de la région ont donné leur appui, mardi soir, au comité qui revendique une autoroute construite dans les terres agricoles plutôt que sur la route 132.

Pendant près de deux heures, les membres du Comité de l'autoroute 30 Sud ont expliqué leurs craintes et préoccupations devant les gens d'affaires réunis au restaurant l'Eggsquis à Delson.

Les billets de ce dîner, mis en vente il y a deux semaines environ, ont vite trouvé preneurs.

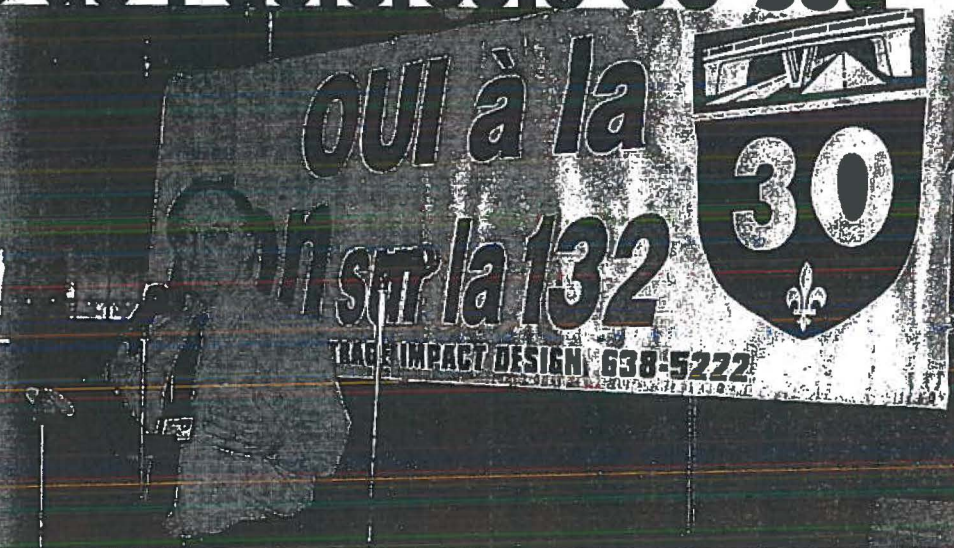
«Votre présence nous rassure. Depuis trois ans, nous avons dû faire preuve de ténacité et de courage pour tenir tête aux élus municipaux et au ministère des Transports qui ont cherché à ce qu'on en sache le moins possible», a lancé Pierre Arcouette, président du comité.

«Nous ne sommes pas contre la construction de l'autoroute 30. Le Québec et la Montérégie en ont besoin. Nous avons cependant un droit commun et collectif de vouloir protéger notre qualité de vie, notre santé, notre environnement et nos commerces en souhaitant qu'elle passe au Sud», a-t-il poursuivi, méritant de temps à autre des applaudissements nourris.

L'autoroute 30 sur la route 132 est un illigisme pour plusieurs raisons, a-t-il exposé:

- Deux millions de camions supplémentaires par année pourraient franchir ce tronçon pour contourner Montréal en direction des marchés de l'Ontario et des États-Unis lorsque l'autoroute sera prolongée jusqu'à Veudreuil-Dorion.

- L'autoroute s'inscrit dans la vision de doter la Montérégie et le Québec d'un lien routier efficace, qui ne tient pas compte des



Pierre Arcouette, président du Comité de l'autoroute 30 Sud, considère que c'est une aberration de vouloir construire une tranchée sur la route 132. (Photo - Hélène Gingras)

préoccupations locales.

- Advenant un déversement ou une catastrophe, les automobilistes n'auront aucun autre lien routier et les voies de contournement prévues sont situées en zones résidentielles (montée Saint-Régis et boulevard Marie-Victorin).

- L'autoroute de 7,8 km, constituera une véritable tranchée de 25 pieds au cœur des municipalités.

- L'autoroute touchera à la nappe phréatique et traversera trois rivières, ce qui fait

craindre un déplacement de la nappe et des inondations.

- La qualité de vie des résidents de Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine et Candiac sera «hypothéquée» puisque la pollution, le bruit et les odeurs représenteront des irritants majeurs et, dans certains cas, des nuisances pour la santé.

Une consultation référendaire

Forts d'une pétition de plus de 14 000 signataires, les opposants à l'autoroute 30 ont toujours prôné un boulevard urbain sur la route 132 et la construction d'une autoroute plus au sud.

M. Arcouette souhaiterait que la population puisse s'exprimer librement, par le biais d'un référendum, par exemple.

«Cette autoroute a été négociée derrière des portes closes par une petite poignée d'individus et on essaye de nous la passer en vitesse», a-t-il dénoncé en évoquant les difficultés du Comité à obtenir des réponses à leurs questions.

Il a avancé le fait que les municipalités ont pu recevoir «un bonbon» pour se ranger du côté du promoteur, le ministère des Transports du Québec. Les Villes ont négocié quelque 40 modifications et le comité a tenté par tous les moyens, en vain, de les connaître.

devront à nouveau réévaluer le choix de l'emplacement de leur entreprise, advenant la construction de l'autoroute sur la route 132.

«L'emplacement que vous aviez choisi au départ peut vous faire fermer aujourd'hui. L'accès à votre entreprise et votre visibilité peuvent en souffrir», a-t-il lancé.

Citant des chiffres contenus dans le rapport Roche, M. Capes a évoqué la statistique voulant que 15% des commerces le long de la route 132 puissent faire faillite et que le chiffre d'affaires de certains diminue de 25%, ce qui pourrait occasionner des pertes d'emploi.

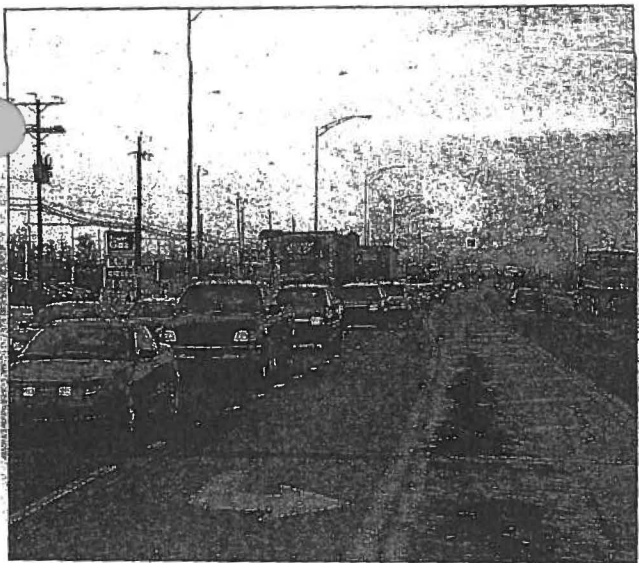
Rappelant que les clients sont souvent infidèles, il a dit craindre que plusieurs désertent les commerces pendant la construction de l'autoroute et développent d'autres habitudes.

Pour sa part, Gilles Pepin a invité les commerçants à se prendre en main et à déposer des mémoires lors des séances du Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) qui s'amorcent lundi.

Le Comité de l'autoroute 30 Sud a aussi invité les gens d'affaires à protester auprès des élus, députés provinciaux et fédéraux.

Ce à quoi un commerçant de la rue Saint-Pierre, à Saint-Constant, a répondu: «Il faut que les citoyens se mobilisent et





Le tracé de l'autoroute 30 sur la route 132 continue de soulever la controverse. Lors du déjeuner mensuel des associations des gens d'affaires Roussillon et La Cité, mardi, plusieurs commerçants n'ont pas manqué de faire savoir leur mécontentement face à cet important projet routier. (Photo d'archives)

La 30 sur la 132 continue de soulever la controverse

Commerçants mécontents
Delson - Il n'y a pas que le Comité de l'autoroute 30 Sud qui s'oppose au projet de parachèvement de cette autoroute sur la route 132 entre Candiac et Sainte-Catherine.

Lors du déjeuner mensuel des associations de gens d'affaires Roussillon et La Cité, mercredi, plusieurs commerçants n'ont pas manqué de faire savoir leur désaccord face à cet important projet routier.

«Je ne comprends pas votre insistance à vouloir construire une autoroute sur la route 132 alors qu'une alternative existe dans les terres agricoles, a souligné un habitué de ces déjeuners, Robert Gonneville, de Terre Sans frontières. Un tel tracé semble, à première vue, avoir moins d'impact pour l'ensemble de la population.»

Les représentants du ministère des Transports (MTQ) ont répondu que le tracé sud avait été considéré durant l'étude d'impacts et que celui de la route 132 représentait le moins d'inconvénients. Au point de vue des expropriations, si le projet est accepté, il ne restera qu'une résidence, un commerce et quelques bandes de terre à acquérir.

Quant à savoir s'il en coûterait moins cher de construire la 30 dans les terres agricoles, un représentant du ministère a rappelé qu'un tel tracé était évalué à environ 35M\$, soit 7M\$ de plus que celui de la route 132 qui s'élève à 178M\$.

«C'est vrai que le tracé sud pourrait coûter plus cher que celui du nord, mais il faut aussi savoir que le MTQ ne pourrait laisser la route 132 dans son état actuel, a expliqué l'ingénieur de recherche, Michel Séguin. Il faudrait l'améliorer pour la rendre plus sécuritaire, en plus d'y ajouter des embranchements aux extrémités est et ouest. Ces modifications coûtent cher et il faudrait en tenir compte.»

Denis Rouiller, de La Prairie, est un autre commerçant qui n'a pas manqué de dire sa

façon de penser aux gens du ministère.

«L'autoroute 30 sur la route 132, c'est un projet insensé, a-t-il soulevé. Je ne peux croire que vous privilégiez un tel tracé en sachant toute la complexité que cela procurera non seulement aux résidents, mais aussi aux commerçants.»

«Pour moi, une chose est sûre, les dés sont pipés d'avance et je ne crois pas que notre avis va changer grand chose, a-t-il ajouté. Vous savez très bien que le tracé que vous nous imposez est celui qui va être accepté par le gouvernement québécois.»

Une autoroute plus sécuritaire

Réjean Beaulieu, directeur de la direction de l'ouest de la Montérégie pour le MTQ, a répété qu'il n'était pas là pour défendre ce projet, mais plutôt pour présenter le tracé privilégié par son ministère. Il a rappelé que le tracé de la route 132 était celui qui était le plus sécuritaire pour les piétons et les automobilistes et qu'il allait réduire au maximum le nombre d'accidents sur cette artère.

Aux dires de M. Beaulieu, pas moins de 1577 accidents ont été enregistrés sur la route 132 entre 1996 et 2000. Les gens du ministère évaluent qu'avec l'autoroute 30, ce chiffre sera réduit de 40%.

Selon les chiffres fournis par le ministère, le nombre de véhicules qui circulent sur la route 132 passera de 45 000 à 72 000 d'ici 2016. La population du comté de la MRC de Roussillon, qui est à l'heure actuelle d'environ 130 000 habitants, atteindra 165 000 en 2016.

À la question d'une autre commerçant qui voulait connaître le début des travaux, M. Beaulieu a indiqué que selon l'échéancier, ils pourraient s'amorcer dès 2003, au plus tard en 2004, pour prendre fin en 2006.

«L'autoroute 30 sur la route 132, c'était un mythe il y a 30 ans, mais depuis le dépôt de l'étude d'impact et, tout récemment, de l'annonce des audiences publiques, force est de constater que ce projet est une réalité aujourd'hui», a noté M. Séguin. ■



Le Comité de la 30 Sud dépose sa pétition à l'Assemblée nationale

Des membres du Comité de l'autoroute 30 Sud se sont rendus à Québec, mercredi. «Le critique libéral en environnement, Robert Benoit, a accepté de déposer notre pétition de 12 000 signataires à l'Assemblée nationale», a expliqué le président du comité, Pierre Arcouette. Ce dernier était accompagné de Normand Laforce, Richard Marois et Denis Capes. Souhaitant la construction d'une autoroute 30 au sud de la route 132, le comité a fait circuler une pétition il y a plus d'un an. Elle sera également déposée dans le cadre des séances du Bureau des audiences.

Beauharnois - Châteauguay - Montréal - St-Constant - St-Lambert

membre A.P.C.G.O.

COIFFURE LOUIS ROBERT

26b, Montée des Bouleaux
St-Constant - 450-682-9348

SEPARATION

AVIS DE CHANGEMENT D'ADRESSE

Dr Ginette Barrière
(actuellement à la Clinique Médicale Sainte-Catherine du 1042 Union, Sainte-Catherine)
déménagement
sa pratique médicale
à compter du
1^{er} avril 2002 au
Carrefour Santé le Saint-Laurent
5300 Saint-Laurent #140
à Sainte-Catherine
638-6383.

N.B.: tous les dossiers et les rendez-vous déjà pris seront transférés à la nouvelle adresse.

CAMP DE JOUR ARTISTIQUE

de l'École de Danse Louise Brabant

EST UNE EXPÉRIENCE QUEL FAUT ABSOLUMENT VIVRE

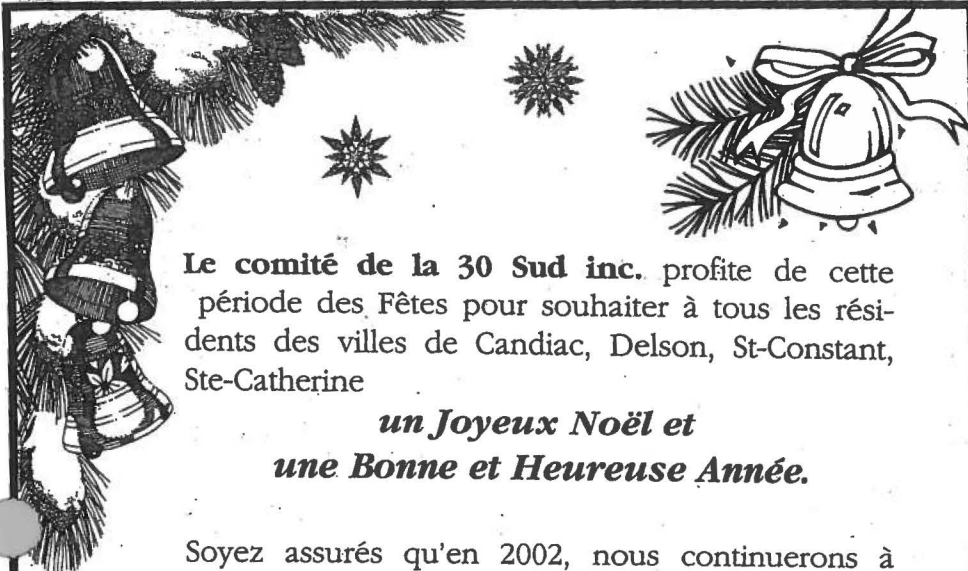
POUR QUI ?
Pour tous les enfants âgés entre 6 et 12 ans.

LE PROJET ?
Une multitude d'atelier lui seront offert pour arriver au but : Danse / Chant / Maquillage de scène / Théâtre / arts plastiques / fabrication de décor et decostumes.

QUAND ?
Session d'une semaine :
• du 1er juillet au 5 juillet
• du 8 juillet au 12 juillet
• du 15 juillet au 19 juillet
• du 22 juillet au 26 juillet

Un bloc de 2 semaines est offert sous le thème «Une comédie musicale ça m'emballe» (places limitées).

RENSEIGNEMENTS



Le comité de la 30 Sud inc. profite de cette période des Fêtes pour souhaiter à tous les résidents des villes de Candiac, Delson, St-Constant, Ste-Catherine

*un Joyeux Noël et
une Bonne et Heureuse Année.*



Soyez assurés qu'en 2002, nous continuerons à défendre notre qualité de vie. Nous vous tiendrons informés par l'entremise des journaux, des médias locaux et nationaux sur ce **projet insensé de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132**, qui aura un impact majeur sur notre santé, notre sécurité, notre environnement et sur la rentabilité et survie de nos PME.





444-9146

Dimanche le 13 mai 1990, 23e année

— 96 pages

Sergaz

Une pétrolière de chez nous!

Lave-auto GRATUIT à l'achat de 25 L et plus de carburant

Pierre Chénier détaillant
46 St-Pierre St-Constant

CLINIQUE DENTAIRE

Dr. Ronald Ferland D.O.S.
CHIRURGIEN DENTISTE
93 ST-PIERRE St-Constant

Dr. Louis-Paul Aird D.M.D.

Dr. Mario Lalonde D.M.D.
Chirurgiens-Dentistes
632-9229 - 454-3918

FILTR-EAU CANADA
632-7299

STE-CATHERINE

ANALYSE TRAITEMENT

MICROBIOLOGIQUE VENTE - LOCATION
MINÉRALOGIQUE FINANCEMENT
EXPERTISE GRATUITE
RESIDENTIEL - COMMERCIAL
INDUSTRIEL

FILTR-EAU GARANTIE
LE MEILLEUR PRIX
SIMON (INSTALLATION GRATUITE)

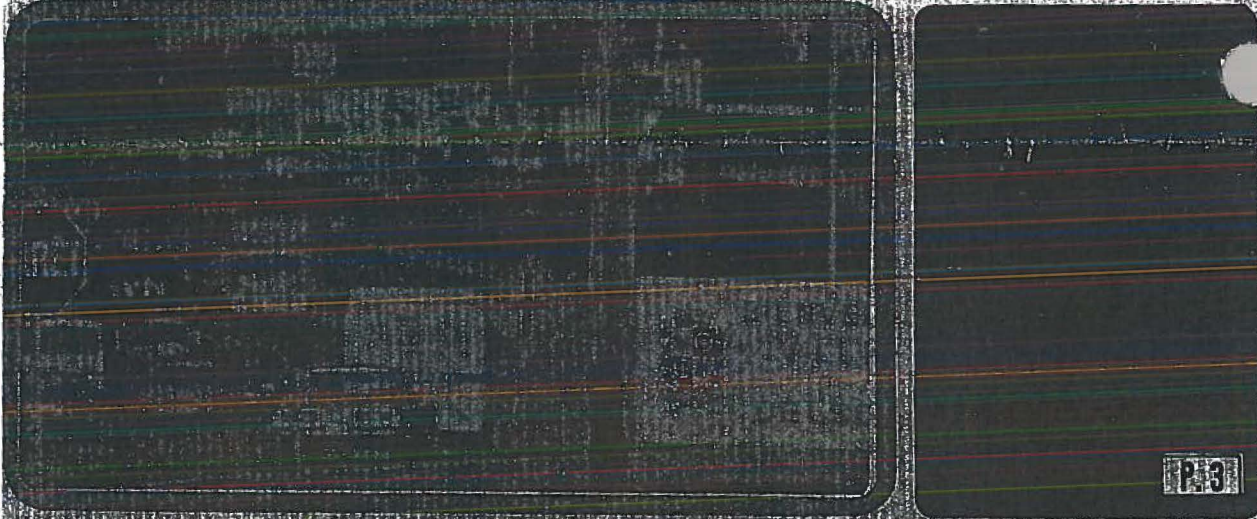
Art o-matique

figure SALON du mieux-être
785 ch. St-Jean, La Prairie
444-2159

1ère SÉANCE GRATUITE
CONDITIONNEMENT EN DOUCEUR
SPÉCIAL D'ÉTÉ
99¢

2,47 x 40 séances
1er juin au 1er sept.
abonnement avant 1er juin
BRONZAGE GRATUIT
(propreté, collée, naturel 100% avec les enveloppes)

DELSON S'OBJECTE À CONSTRUIRE L'AUTOROUTE 30 SUR LA ROUTE 132



Bonne Fête des Mères!

EXPOSITION COMMERCIALE ROUSSILLON

5.200 VISITEURS!

Ecole et Magasin de Musique

DIANORGUES

Cours d'orgue, piano, guitare, chant et batterie

1105 Centrale
Ville Ste-Catherine
638-4003

AMÉNAGEMENT PAYSAGER L.G.

PAVE-UNI • CIMENT

BORDURES - PATIOS
TERRASSEMENT - MURS
TRAVAUX DE CIMENT ET PIERRE

ASPHALTE

Paroière électronique - Estimation

659-4177 676-3911

ESTIMATION GRATUITE
TRAVAUX GARANTIS

BETONNIÈRE ST-REMI

BETON PRÉPARÉ

NOUVEAU - NOUVEAU - NOUVEAU
MAINTENANT DISPONIBLE

• TERRENOIRE • CRAVIER
• PIERRE • TERRE DE
• SABLE • REMPLISSAGE

454-6664

Trondite

COIFFURE UNISEXE

CHANTAL THIBAUDEAU

288
BOUL. STE-ÉLISABETH
LA PRAIRIE
444-3782

SALE DE RÉCEPTION
LES ÉCLOUSES

Salles de réception pouvant accueillir de 30 à 300 personnes

- Mariage
- Graduation
- Fête de bureau
- Anniversaire
- Baptême
- Service de bar
- 4625 Mario-Victoria, Ste-Catherine (en face des écluses)

- Possibilité de musique et animation
- Possibilité de service traiteur
- Vaste stationnement

638-2657

Delson s'objecte à construire la future autoroute 30 sur la Route 132

La municipalité de Delson a pris tout le monde par surprise la semaine dernière en annonçant son intention de s'objecter à ce que la future autoroute 30 soit construite sur l'actuelle Route 132.

Bernard Laberge

Pour une surprise, c'est une surprise. On se rappellera qu'il y a deux ans, les maires de la région avaient changé leur fusil d'épaule à l'idée de construire la future autoroute 30 derrière les terres agricoles (tel que proposé dans le schéma d'aménagement) pour favoriser plutôt le tronçon préconisé par le ministère des Transports, soit construire la future autoroute sur la route 132. À l'époque, ne voulant pas nuire au dossier et surtout, pour ne pas retarder la construction de l'autoroute, les maires s'étaient pliés à la demande du ministère. Mais voilà, le ministère a annoncé récemment qu'il retarderait le projet de quelques années. Devant cet état de fait

et à la demande d'un groupe de citoyens, les membres du conseil ont donc décidé, unanimement, de reconsidérer leur position concernant cet important dossier. Rejoint à l'hôtel de ville, le maire de Delson a expliqué que la Route 132 n'est plus l'artère routière qu'elle était il y a dix ans. Plusieurs entreprises et commerces se sont établis au fil des ans le long de cette route. Avec le résultat qu'aujourd'hui la Route 132 est considérée comme l'une des principales artères commerciales de la région.

« Il n'a jamais été l'intention de la municipalité de Delson de nuire au dossier de l'autoroute. Mais comme ce dossier

a été relayé aux calendriers grecques, le conseil municipal ne voit pas pourquoi il appuierait un projet qui ne cesse de traîner en longueur » a indiqué M. Gagné tout en précisant qu'il en va de la survie des commerces locaux.

La municipalité de Delson est d'autant plus en désaccord avec l'idée de construire l'autoroute 30 sur la Route 132 que cette artère viendrait scinder en deux sa municipalité.

Chose certaine, en optant maintenant pour une autoroute derrière les terres agricoles tel que proposé dans le schéma d'aménagement, la municipalité de Delson vient ainsi appuyer les dires de la Chambre de commerce du triangle qui, à l'époque, favorisait la construction d'un futur boulevard Tashereau sur la Route 132. C'est à suivre!



L'implantation d'un site d'enfouissement soulève la controverse à Saint-Édouard

Par les temps qui courent rien ne semble aller pour le mieux dans le meilleur des mondes dans la municipalité de Saint-Édouard. La controverse alimentée par le projet d'ouverture d'un site d'enfouissement à ciel ouvert dans le rang St-Georges ne cesse de prendre de l'ampleur, à ce point qu'une pétition de 845 noms contre le projet a été adressée au conseil municipal plus tôt cette semaine.

Philippe Dacier

Pour résumer les faits, disons que l'élimination des déchets coûte cher à Saint-Édouard, comme pour les autres municipalités d'ailleurs, alors que les ordures ménagères et autres sont régulièrement transportées au dépotoir de l'ancienne carrière Miron à Montréal.

Selon Bernard Blier, le

seul conseiller de l'administration municipale à s'opposer publiquement au projet, le maire est en faveur de l'ouverture de ce dépotoir pour la simple et bonne raison que son ouverture ferait économiser sur les derniers de la ville et ce, au mépris de la qualité de vie des citoyens.

Rejoint vendredi der-

nier au téléphone, M. Blier a déclaré que le site retenu se trouvait à moins d'un mille des habitations et qu'en toute logique le projet était « sans bon sens ».

Plus tôt cette semaine, les stations radiophoniques montréalaises ainsi que les quotidiens se sont saisis de l'affaire et l'on a même rendu publique une entrevue réalisée avec le maire de Saint-Édouard M. Réjean Lécuyer, entrevue dans laquelle il se disait ni pour, ni contre le projet controversé.

Cette position tranche d'ailleurs singulièrement avec des papiers de la MRC que j'ai sur mon bureau, papiers dans lesquels il est rapporté que lors d'un vote impliquant les maires des municipalités concernées, M. Lécuyer s'était prononcé pour la concrétisation du projet; une position sans équivoque.

Monsieur Blier a également fait état du fait que sur les 1100 résidents de Saint-Édouard, environ 20 % d'entre eux n'ont pu être rejoints, chiffre auquel il convient d'ajouter tous ceux et celles qui ne veulent prendre position car il se disent à différents niveaux parents, amis ou tout simplement sympathisants du maire.

Les derniers dévelop-

pements sont à l'effet qu'un comité de citoyens composé de membres vient d'être constitué, dont le porteur de parole est M. Serge C. Thier.

Si l'on considère que le conseil municipal de Saint-Édouard est constitué de 6 membres outre le maire, et que cette administration n'a seule personne en contre le projet de site d'enfouissement, il ressort très clairement qu'elle n'a pas, et de loin l'appui de la population et qu'il faudra trouver une autre solution aux déchets.

Monsieur Blier a tenu à préciser que l'entrevue en question avait eu lieu à Saint-Édouard comme ailleurs il est in pensable et inadmissible que l'on diminue la qualité de vie sous le couvert d'une quelconque économie d'argent, d'autant plus que la municipalité ne dispose pas de service d'aqueduc et qu'advenant la pollution des puits artésiens par la contamination des nappes souterraines, phénomène prendra immédiatement une ampleur de catastrophe dont on craint l'irréversible.

Une affaire à suivre qui ne manquera pas de faire couler encre et se live dans les semaines voire même les mois venir.

Le péage sur le pont Champlain est finalement aboli

C'est fait, le péage sur le pont Champlain est aboli.

François Larancée

Ainsi, les automobilistes n'auront plus à déboursier 25 \$ pour traverser le pont comme c'était le cas depuis 28 ans.

Promis entre autres par le député Fernand Jourdenais depuis maintenant six ans, c'est finalement le ministre du

Travail et ministre d'État aux Transports, M. Jean Corbeil qui en a fait l'annonce officielle, vendredi dernier, en compagnie du nouveau ministre fédéral responsable de la Montérégie, Marcel Danis.

« La décision vise d'a-

cord à améliorer la circulation. Depuis l'ouverture du pont Champlain en 1962, l'achalandage quotidien est passé de 7 300 à 120 000 véhicules par jour », a déclaré M. Corbeil.

La démolition des postes de péage a débuté mardi dernier et sera terminée au plus tard d'ici deux semaines.

« Nous avons mis au point un plan visant à ce que l'enlèvement des postes de péage et des

installations connexes se déroule en toute sécurité pour les usagers », a ajouté M. Corbeil.

« Le gouvernement répond ainsi favorablement à un grand nombre de municipalités et de chambres de commerce de la Montérégie qui ont demandé l'élimination du péage depuis quelques années », a déclaré pour sa part M. Danis.

M. Corbeil a par ailleurs annoncé un programme de réfection d'une partie du tablier du pont au coût de près de 32 millions de dollars. Les travaux, qui seront effectués par la firme Simard-Beaudry, devraient commencer au mois d'août et se terminer à la fin 1991.

Les travaux seront effectués de nuit pour éviter toute perturbation de la circulation durant le jour. Le nombre de voies de circulation sera réduit entre 20 h et 6 h pour la période de réfection.

HABITATION, COMMERCIAL
AUTOMOBILE, ETC.

LUSSIER
ASSURANCES inc.

300 LONGTIN,
LA PRAIRIE

659-1933

De l'huile découverte dans les égouts sanitaires!

À qui la faute? Domtar ou Stella-Jones?

4-50 - 92870

HELENE GINGRAS

Delson - Qui est responsable de la présence d'une huile épaisse et d'une forte odeur de phénol qui se trouvaient des conduites sanitaires, le 18 décembre?

Dans le cadre d'un programme annuel d'entretien visant le nettoyage du réseau, le service des Travaux publics de la ville de Delson a constaté ce jour-là que les égouts sanitaires avaient été contaminés.

«En remontant dans le réseau, nous avons découvert que ça provenait de la compagnie Stella-Jones», a expliqué le directeur des Travaux publics de Delson, Yoland Aubin.

«En raison de l'importante quantité de contaminants présents dans le réseau et la venue constante de matières problématiques en provenance du branchement de la propriété concernée», tel qu'écrit dans le procès verbal, la ville de Delson a dû décider d'une intervention d'urgence.

Le 20 décembre, deux firmes ont donc été embauchées pour diriger les opérations de décontamination, de nettoyage, d'élimination et d'analyses qui ont coûté 24 995\$.

La ville n'entend pas en rester là et réclame les sommes encourues auprès de Domtar et de Stella-Jones. Par ailleurs, des amendes variant entre 200 et 2 000\$ pourront être applicables vis-à-vis des fautifs.

«Nous n'avons pas trouvé la source et on n'en connaît pas la cause exacte, a affirmé le directeur des Travaux publics. On ignore donc s'il s'agit d'un déversement ou d'une contamination du sol».

Pourquoi réclamer l'argent auprès des deux compagnies?

qui se spécialise dans le traitement du bois, a acquis la compagnie en 1993 des mains de Domtar qui effectuait le même type d'opérations.

Et même si Stella-Jones gère maintenant l'usine, Domtar est demeurée propriétaire du terrain. L'entente a été scellée sous forme de bail à long terme.

A l'automne 1995, lors d'une rencontre conviant les dirigeants de la compagnie Stella-Jones et le Comité intermunicipal de l'environnement (CIME), le ministère de l'Environnement avait évoqué le fait que le terrain était fortement contaminé. Du temps de Domtar, l'enfouissement de déchets toxiques pourrait y avoir été effectué avant que des normes environnementales n'aient été établies.

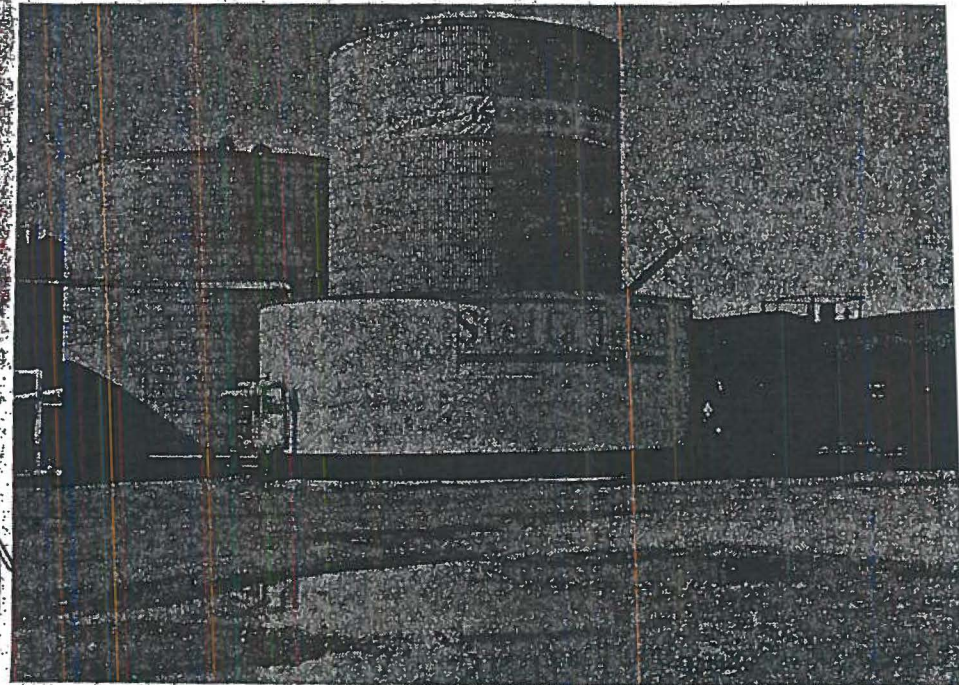
Lors de cette réunion, il avait même été question d'une énorme faille dans le sol qui s'étendrait sur plusieurs dizaines de mètres jusqu'à la nappe phréatique.

Stella-Jones nie sa responsabilité

Chez Stella-Jones, Miranda Melfi, vice-présidente des affaires juridiques et corporatives, a nié toute responsabilité de la compagnie dans cette contamination. «Les inspections que nous avons faites indiquent que cela émane des conditions du sol», dit-elle.

Elle explique qu'il y avait une brèche dans l'embranchement, ce qui a permis à certaines matières de s'infiltrer dans le réseau d'égout sanitaire. «Quand nous avons décelé le problème, on a agit rapidement en réparant la fuite du réseau», spécifie-t-elle.

Chez Domtar, Marcel Sylvestre, a expliqué



Les recherches concernant l'infiltration d'huile dans le réseau sanitaire ont abouti à la compagnie Stella-Jones. Selon la compagnie, une brèche pratiquée dans l'embranchement a permis à des matières toxiques contenues dans le sol de s'infiltrer dans le réseau. C'est Domtar, qui opérait avant Stella-Jones, qui serait responsable de la contamination du terrain.

déterminer si la compagnie a une responsabilité ou non.

Il a aussi fait savoir que Domtar a rédigé et soumis un rapport de caractérisation du terrain au ministère de l'Environnement 1994.

«On essaie de délimiter la zone de contamination et d'évaluer les risques, s'il y en a», a mentionné M. Sylvestre, ajoutant que «les risques d'impact sur la santé sont

d'assurance que rien ne sort».

Toujours dans ce dossier, la ville de Saint-Constant, qui côtoie les limites de Stella-Jones, a récemment envoyé une demande au ministère de l'Environnement pour connaître l'ampleur de la contamination du sol et les conséquences éventuelles sur les sols environnants.

C'est donc un dossier qui sera à suivre.

Reflet sam 10/6/95 - P.5

Stella Jones doit se soumettre à une étude environnementale

La compagnie Stella Jones de Delson figure parmi les 11 entreprises du Québec soupçonnées par le ministère de l'environnement du Québec de rejeter ses eaux usées sans traitement adéquat.

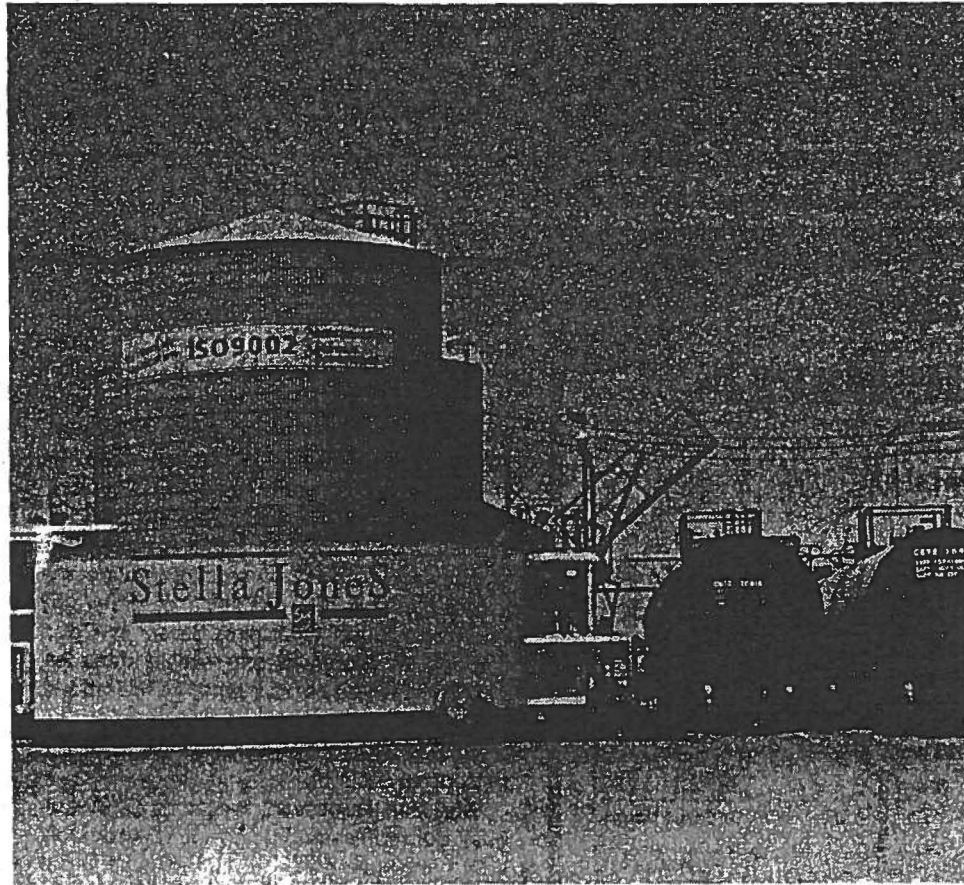
Le Cardinal

À cet égard, elle est considérée comme prioritaire pour un programme d'études environnementales évaluant le taux de rejets de matières toxiques dans les eaux. Le programme Saint-Laurent Vision 2000 est la nouvelle version du Plan d'Action Saint-Laurent qui a rempli son mandat de réduire de 90% les rejets liquides toxiques industriels dans le fleuve.

Des 50 entreprises qui figuraient dans le PASL, s'ajoutent 56 nouvelles entreprises situées le long du fleuve, mais aussi sur une quinzaine de cours d'eau, dont la Rivière Saint-Pierre.

Du côté de l'entreprise, Stéphane Binette, directeur d'usine, réfute les allégations du ministère, affirmant que les taux de rejets respectent les normes extrêmement sévères de la réglementation municipale. Depuis plusieurs années, un impressionnant système de traitements des eaux usées est en opération et permet une réduction maximale de rejet de produits toxiques.

Bien que l'entreprise utilise plusieurs



La compagnie Stella Jones de Delson figure parmi les 11 entreprises du Québec soupçonnées par le ministère de l'environnement du Québec de rejeter ses eaux usées sans traitement adéquat.

produits toxiques, dont de l'huile, pour le traitement du bois, elle se dit extrêmement respectueuse de la protection de l'environnement. « Il n'y a pas plus de 0,02 PPM de rejet toxique dans nos eaux usées », a déclaré M. Binette.

Pour réaliser le programme de SLV 2000, l'entreprise devra se prêter à trois jours d'échantillonnage de ses eaux usées, une étude évaluée à 30 000\$. Selon les informations obtenues, les gouvernements (Québec et Canada) devraient défrayer la moitié de cette somme, la compagnie devant assurer l'autre moitié.

L'entente signée par les gouvernements d'Ottawa et de Québec pour SLV 2000 est évaluée à 191 millions \$, 20 M\$ de plus que par rapport au PASL pour répondre à des ambitions plus élevées. De nouveaux volets d'interventions voient le jour, comme la restauration des sites dégradés et favoriser la participation de la population.

Saint-Laurent Vision 2000 compte maintenir les efforts du PASL afin de conserver et protéger l'écosystème du Saint-Laurent afin de redonner l'usage du fleuve aux citoyens et citoyennes dans une perspective de développement durable.

Notons que des objectifs et des résultats mesurables ont été fixés pour pouvoir rendre compte régulièrement à la population des progrès accomplis.



L'usine Stella-Jones est fermée jusqu'à nouvel ordre

Communiqué de presse

Delson - L'usine Stella-Jones à Delson est fermée jusqu'à nouvel ordre.

Les 80 employés ont appris, le 13 septembre, que la compagnie avait agi ainsi par mesure de sécurité après avoir décelé la présence de produits contaminés dans des réservoirs de traitement à base d'huile.

Joint au téléphone, le vice-président aux finances, Georges Labelle, a été plus précis lorsque Le Reflet l'a interrogé à ce sujet.

«Il y a de fortes possibilités que ces produits décelés contiennent de la dioxine ou furane, a-t-il précisé. Compte tenu que ces substances sont cancérogènes, nous n'avons pas pris de chance. C'est pourquoi, nous avons fermé l'usine.»

Aux dires de M. Labelle, des échantillons d'huile ont été prélevés le 13 septembre. Les résultats devaient être connus jeudi ou hier (vendredi). Quant à la réouverture de l'usine, M. Labelle a indiqué qu'il est encore trop tôt pour se prononcer.

Saisi de la situation en même temps que les employés, le maire de Delson, Georges Gagné, ne s'est pas gêné pour dire que la fermeture de Stella-Jones l'inquiétait.

«Il n'y a pas de doute que le conseil municipal est inquiet, a-t-il indiqué. Depuis le temps que la Ville demande à la compagnie de se conformer aux normes environnementales, la fermeture de l'usine n'a rien pour surprendre les citoyens.»

Lors d'une rencontre organisée, par le député provincial du comté de La Prairie, Serge Geoffrion, mercredi, M. Gagné n'a pas manqué de faire savoir son mécontentement aux dirigeants de la compagnie. Cette rencontre avait pour but de faire le point sur la situation.

«Les citoyens de Delson sont exaspérés de voir que rien n'est fait pour résoudre les problèmes environnementaux de Stella-Jones, a-t-il ajouté. On a beau laisser la chance au coureur, la patience a des limites.»

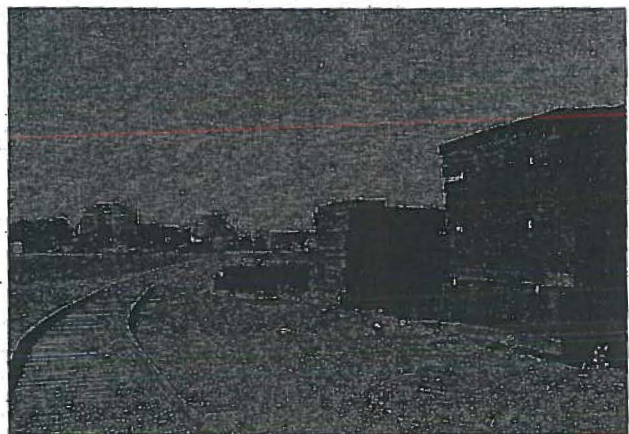
Comme solution ultime, M. Gagné a proposé de relocaliser l'usine dans le parc industriel. «Mais cette solution doit avoir l'aval de tout le monde», a-t-il précisé.

Pour le maire de Delson, cette façon de faire permettrait non seulement de moderniser l'usine (et par le fait même de résoudre les problèmes de pollution), mais aussi de préserver les emplois.

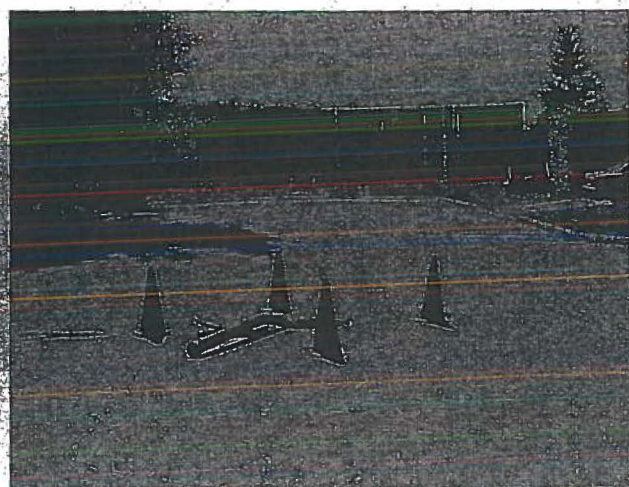
«Le hic, c'est que le conseil ne ressent pas de volonté des dirigeants de Stella-Jones à vouloir corriger ce problème. Lors de la rencontre avec le député, le président de la compagnie n'a même pas daigné se présenter», a-t-il soutenu.

Jamais deux sans trois ?

Ce n'est pas d'hier que la municipalité éprouve des problèmes avec l'usine. En 1997, la compagnie a été dans l'obligation de rembourser les infractions environnementales.

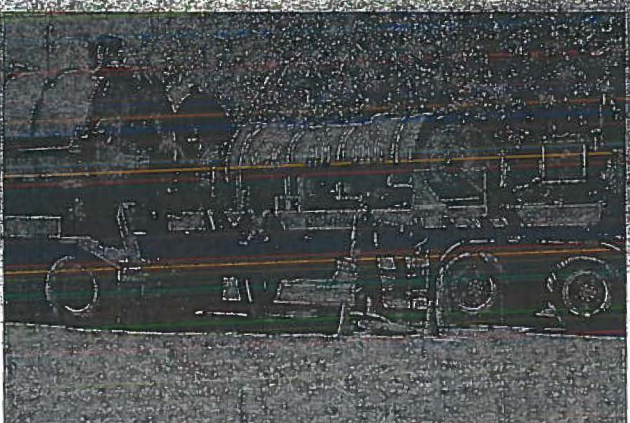


Les dirigeants de Stella-Jones ont fermé temporairement l'usine de Delson après avoir décelé la présence de contaminants dans des réservoirs de traitement à base d'huile. (Photo d'archives)



nettoyage occasionnés à la suite d'un déversement d'huile dans le réseau d'égout de la municipalité. La facture s'était élevée à environ 20 000\$. L'automne dernier, un problème similaire est survenu. À la différence près que cette fois, la compagnie a payé seulement les frais de nettoyage qui se

sont chiffrés à environ 500\$. Informés de la fermeture de l'usine, le directeur des Travaux publics, Yoland Aubin, a demandé à ses employés, lundi, de puiser de l'eau dans le réseau d'égout municipal. Ils n'ont trouvé aucune trace d'huile, ni la présence de contaminants. ■



Informé de la fermeture de l'usine, le directeur des Travaux publics, Yoland Aubin, a demandé à ses employés, lundi, de puiser de l'eau dans le réseau d'égout. Aucune trace d'huile n'a été découverte. (Photos - Philippe Olivier)

DECORMAT

534 Ch. St-Jean
La Prairie
(stationnement arrière)

Service de décoration
à domicile
659-1843

«Vous pensez décorer...»

Venez nous visiter ou invitez nous chez-vous!

**Decoratrices
collaboratrices
sur place**

CROWN DIAMOND

Prix spécial **31⁹⁸**

CROWN DIAMOND

Prix spécial **19⁹⁸**

CROWN DIAMOND

Prix spécial **32⁹⁸**

CROWN DIAMOND

Centre de peinture

Le samedi 22 septembre 2001 - Journal Le Reflet - 27

La Régie des eaux refuse de raccorder Stella-Jones

« Les maires ont raison d'être inquiets, a indiqué le directeur de l'usine d'épuration, Gilbert Samson. Ce n'est pas d'hier que le ministère de l'Environnement demande à la compagnie de solutionner ses problèmes environnementaux. »

M. Samson ne le dit pas ouvertement, mais la fermeture de la compagnie, survenue la semaine dernière, est sans doute la goutte qui a fait déborder le vase.

« Dans le pire des scénarios, un débordement des égouts non traités par l'usine d'épuration pourrait survenir en temps de forte pluie, a-t-il expliqué. Avec le résultat que des substances cancérigènes pourraient entrer en contact avec les prises d'eau de Greenfield Park, Candiac et La Prairie et mettre possiblement en péril la santé de la population. »

Cross demandant un raccordement avec l'usine d'épuration ne ferait que résoudre 10% du problème de pollution de la compagnie, soutient M. Samson. « Il est prouvé que 90% de la pollution des eaux de Stella-Jones provient du ruisselle-

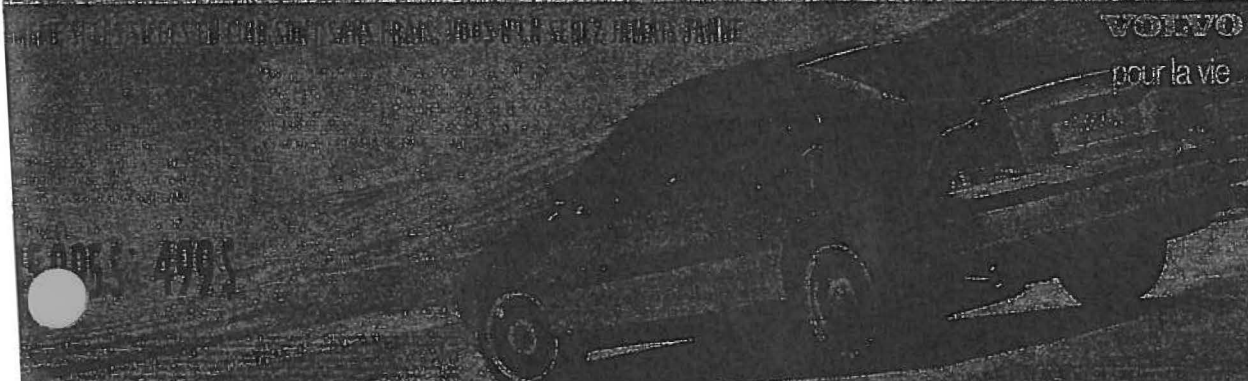


« Les maires ont raison d'être inquiets, a indiqué le directeur de l'usine d'épuration, Gilbert Samson. Ce n'est pas d'hier que le ministère de l'Environnement demande à la compagnie Stella-Jones de Delson de solutionner ses problèmes environnementaux. » (Photo d'archives)

ment et des toits », a-t-il précisé. Compte tenu des risques que pourraient avoir ces substances toxiques sur la population, les maires ont donc demandé au ministère de l'Environnement du Québec d'intervenir, dans les plus brefs délais, et ce, afin de forcer la compagnie à prendre ses responsabilités et à solutionner une fois pour toutes ses problèmes de pollution. »

Domtar aurait déjà présenté son analyse au MEFO

[Faded text, likely a continuation of the article or a separate section, mostly illegible due to low contrast and graininess.]



VOLVO pour la vie

VOLVO

Brossard

9405, boul. Taschereau, Brossard

650.6688

Le sol contaminé ne gênerait pas le tracé nord de la 30

Philippe Olivier

Delson - Les sites contaminés situés près de l'actuelle route 132 ne risquent pas de gêner la construction de l'autoroute 30, dans l'éventualité où le tracé nord est annulé.

Dans le rapport Roche publié en septembre 1998, il est clairement établi que dans les travaux prévus, il faudra creuser jusqu'à 10 mètres de profondeur. Ces excavations des remblais auront, en moyenne pour l'ensemble du tracé, 60 mètres de largeur. La superficie de terrain ainsi perturbée et décontaminée aura donc des effets directs sur les éléments sensibles du milieu physique que la nappe phréatique, les rives des rivières d'eau et le drainage artificiel», peut-être à la page 233 du rapport final publié en 1998.

Renée Arcouette, un citoyen qui s'oppose activement au tracé nord, craint que le ministère des Transports du Québec (MTQ),

promoteur du projet, ne prenne pas au sérieux les risques environnementaux dans ce dossier.

Joint cette semaine à Québec, Jean Talbot, représentant du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec (MEFQ), s'est dit plutôt confiant que le promoteur fera ses devoirs et réalisera les travaux en bonne et due forme.

«Ce n'est pas la première fois que le MTQ construit une route. Ils ont l'habitude d'explorer le sol de fond en comble avant de procéder à des travaux. Je ne vois pas pourquoi ce serait différent cette fois-ci», a-t-il indiqué.

Il rappelle que, quoi qu'il en soit, l'analyse complète se fera après la tenue des audiences du BAPE prévues au cours des prochains mois.

Rien à craindre selon le MTQ

«Il n'y a pas de terrain contaminé aux endroits visés, mis à part des stations-ser-

vice. Mais celles-ci sont nettoyées systématiquement lorsqu'elles sont démantelées», a confirmé Joceline Béland, responsable des communications au ministère des Transports, direction Ouest de la Montérégie.

Quant à Stella-Jones, on juge que le site est trop éloigné de la route pour avoir un quelconque impact. L'usine est située à 1,3 km de la route 132. Il est connu que ce lieu est contaminé par divers produits.

La caractérisation préliminaire effectuée par le MEFQ démontre que les sols et l'eau souterraine sur la propriété sont contaminés.

Parmi les produits, on retrouve le pentachlorophénol, le créosote, l'arsenic, le cuivre et le chrome.

«Si la nappe phréatique est touchée et que ça se déplace vers la route 132, que se passera-t-il. Va-t-on envoyer les eaux contaminées dans le fleuve?», continue de craindre Pierre Arcouette.

Selon le ministère de l'Environnement et

de la Faune du Québec (MEFQ), le comté de La Prairie est souillé par plus de 75 sites contaminés.

D'après la liste du SGTC (Système de gestion des terrains contaminés) soumise par le ministère, les villes de Delson (20 sites contaminés), Sainte-Catherine (15), La Prairie (14), Saint-Constant (13) et Candiac (7) totalisent à elles seules 69 sites.

Celui de la compagnie Stella-Jones, à Delson, est l'un des plus importants.

À quand les audiences publiques ?

Selon Éric Cardinal, attaché politique du député Serge Geoffrion, il faudra attendre encore quelques mois avant la tenue d'audiences du BAPE (Bureau des audiences publiques en environnement).

«Il reste une étude sur le bruit par le MTQ. Ensuite, le ministre de l'Environnement donnera son autorisation pour que le MTQ présente son projet», a-t-il expliqué cette semaine. ■

Le comté aux prises avec plus de 75 sites contaminés

Philippe Olivier

Delson – Selon un document obtenu par **Le Reflet** auprès du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec (MEFQ), via une demande d'accès à l'information, le comté de La Prairie est souillé par plus de 75 sites contaminés !

Selon la liste du SGTC (Système de gestion des terrains contaminés) soumise par le ministère, les villes de Delson (20 sites contaminés), Sainte-Catherine (15), La Prairie (14), Saint-Constant (13) et Candiac (7) totalisent à elles seules 69 sites.

En incluant Saint-Philippe et Saint-Mathieu, le chiffre dépasse facilement 75.

«Il y a en a encore plus que ça. Cette liste vous donne une bonne idée, mais il est difficile d'établir le nombre exact», confirme le chimiste Bruno Vanier, responsable de la majorité des dossiers dans la MRC de Roussillon.

Bien qu'il n'ait pas été en mesure de donner le degré de contamination de chaque

site, il estime que le cas de Stella-Jones (voir autre texte dans nos pages) est l'un sinon le plus sérieux.

Des stations-service identifiées Shell, Petro-Canada, Esso, Crevier, tout comme des entreprises telles Papiers Perkins, Nova PB, Owens Corning Canada, figurent sur la liste du MEFQ.

Elles sont aux prises avec un ou plusieurs terrains contaminés à des proportions variant selon le cas.

Les municipalités ainsi qu'Hydro-Québec et Bell n'y échappent pas. Elles sont aussi propriétaires de sites souillés.

«Parfois, les déversements d'huile peuvent être très importants dans les stations d'essence. Il ne s'agit pas uniquement de cas légers», explique M. Vanier.

4300 terrains affectés au Québec

Selon le ministre de l'Environnement, Paul Bégin, la situation est grave dans l'ensemble de la province.

«Actuellement au Québec, plus de 700 municipalités sont aux prises avec près de

4300 terrains contaminés sur lesquels il est presque impossible de penser à des projets de développement», souligne-t-il dans un communiqué de presse émis lors du lancement de la phase II du projet Revit'Sols, etc. etc.

S'étalant de 2000 à 2005, cette deuxième phase du Programme de réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain permet l'extension de la phase I du programme à l'ensemble des municipalités québécoises.

Mis initialement sur pied en 1992, le programme touchait Montréal (30M\$) et Québec (10M\$).

Le projet de réhabilitation du site de l'ancien complexe industriel de la société Shawinigan Chemicals (Shawbec) a démontré qu'un site d'usage industriel lourd peut être régenéré et présenter une nouvelle vocation à usages multiples.

La facture des travaux de réhabilitation administrés par Revit'Sols est assumée à parts égales par le promoteur du projet, qu'il soit privé ou municipal, et le gouvernement du Québec. ■



Le chimiste Bruno Vanier du MEFQ, est responsable de la majorité des dossiers qui regardent le comté de La Prairie. (Photo d'archives - Philippe Olivier)

Date 7 mars 2002

Québec accorde 110M\$ pour l'autoroute 30

Normand Laberge

Déjà Depuis le temps qu'on en parle, c'est maintenant officiel. Le gouvernement du Québec a finalement donné son aval au parachèvement de l'autoroute 30 sur la route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine.

En conférence de presse, mardi, le ministre des Transports, Guy Chevrette, a annoncé que son gouvernement débloquera 110M\$ au cours des six prochaines années afin de compléter ce tronçon mesurant 7,5 kilomètres.

Plus en détails, une première tranche de 51,7M\$ est prévue dans le budget 2000-2003 et une deuxième de 48,3M\$ dans celui de 2005-2010.

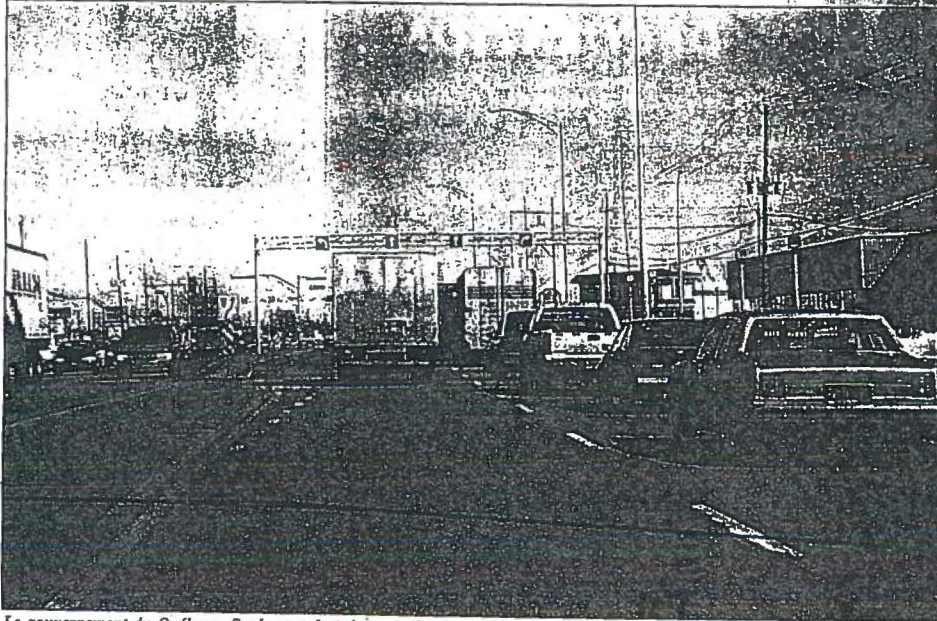
Selon les échéanciers du gouvernement, environ 700 000\$ seront investis dès cette année afin de finaliser les études demandées par le ministère de l'Environnement et procéder aux travaux d'arpentage prévus sur la route 132.

Après quoi, les travaux devraient débuter en 2002-2003 pour se terminer vers 2006-2007.

«Enfin la 30!»

Pour le député provincial du comté de La Prairie, Serge Geoffrion, il s'agit d'une très bonne nouvelle pour l'ensemble de la population. Non seulement ces travaux auront un impact positif sur la circulation, estime-t-il, mais aussi sur l'économie locale et régionale.

«Enfin, la 30!, s'est-il exclamé lorsque Le



Le gouvernement du Québec a finalement donné son aval au parachèvement de l'autoroute 30 sur la route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine (Photo: Normand Laberge)

Reflet l'a joint, mercredi, à Québec. Après toutes ces années d'attente, nous avons finalement la confirmation que ce projet se réalisera.»

Pour le député, il n'y a pas de doute que le consensus obtenu auprès des conseils municipaux de Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson et Candiac a été fort déterminant dans la décision du ministre des Transports, Guy Chevrette, de parachever l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine.

Ces quatre municipalités, rappelons-le, ont donné leur accord, il y a quelques mois, afin que l'autoroute emprunte le tracé de la route 132.

Actuellement, la situation est d'autant plus intolérable pour l'ensemble des citoyens de ces municipalités qu'entre 37 000 et 47 000 véhicules empruntent chaque jour cette route, dont 14% sont des camions.

Train de banlieue

Abordant la question du transport en com-

mun, le député Geoffrion s'est dit heureux d'apprendre que le projet de train de banlieue entre Delson et Montréal, ainsi que celui du train léger longeant l'estacade, font partie des plans du gouvernement pour les prochaines années.

«Des discussions sont en cours présentement entre l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les municipalités concernées afin d'évaluer les coûts d'immobilisation et d'exploitation d'un train de banlieue. L'avenir nous dira s'il est réaliste de croire qu'un tel projet pourrait accroître le nombre d'utilisateurs du transport en commun dans la région.»

Quant au train léger, M. Geoffrion admet que ce projet ne se réalisera pas demain matin, mais il se console à l'idée que son gouvernement injectera 150M\$ dès cet été afin de réaménager l'estacade. Les autobus pourront désormais y circuler, ce qui devrait être un ajout supplémentaire pour favoriser le transport en commun. ■



Le député de La Prairie, Serge Geoffrion, s'est dit extrêmement satisfait des mesures annoncées par le ministre des Transports, Guy Chevrette, lors du dévoilement de son plan de transport, mardi.

Congé pascal du Reflet



A l'occasion de la fête de Pâques, le journal Le Reflet a fermé ses portes le 21 avril 2002. Cependant, nous vous souhaitons de bonnes célébrations.

15 avril 2000



Je roule, tu roules, il se fait rouler ?

Tel un magicien, le ministre des Transports du Québec, Guy Chevrette, a dévoilé cette semaine son plan de gestion des déplacements. Attendu depuis belle lurette, il déborde de solutions visant à décongestionner la circulation à Montréal et dans les environs.

En grand Houdini, le ministre Chevrette en a mis plein la vue avec des projets totalisant 4 milliards de dollars sur 10 ans.

Pour le ministre des Transports, il était urgent d'agir, il va sans dire. Les problèmes de transport sont devenus si criants que même le sujet de discussion préféré des Québécois, la météo, est en train de se faire damer le pion !

On ne peut que saluer le travail du ministre même s'il faut laisser retomber la poussière pour avoir une vision d'ensemble du plan de transport.

Tous ces cadeaux distribués à gauche et droite sauront-ils plaire ? Dans la région immédiate, il est permis d'en douter un peu.

Le prolongement de l'autoroute 30, entre Sainte-Catherine et Candiac, est finalement annoncé. «Enfin !», crieront plusieurs. Depuis le temps qu'il en était question...

Or, malgré l'annonce de cet investissement de 110M\$ d'ici six ans, il semble que l'unanimité n'a jamais été faite quant au remplacement de la route 132 par une autoroute.

Il y a d'abord eu de la dissidence entre les maires par rapport au projet, avant qu'ils n'accordent finalement leurs flûtes.

Pour leur part, les commerçants ne sont pas très chauds à l'idée de cette transformation et ils l'ont clairement signifié à l'occasion d'un déjeuner organisé au mois de février par l'Association des gens d'affaires de Roussillon.

Ils se sentent mal informés, craignent de devoir payer la note des travaux et redoutent par la suite les impacts de l'autoroute 30 sur l'achalandage dans leur commerce.

Et que dire des oubliés du plan de transport, c'est-à-dire ceux qui empruntent le pont Mercier parce qu'ils travaillent à LaSalle ou Lachine ?

Guy Chevrette a bel et bien promis des solutions pour faciliter la traversée du fleuve, mais tout semble se jouer du côté de Longueuil.

Au coût de 154,5M\$, il est question d'aménager l'estacade du pont Champlain pour y faire passer des autobus. À plus long terme, les autobus pourraient céder leur place à un système de transport sur rail.

En bon père de famille, le ministre a aussi évoqué la possibilité de construire un nouveau pont sur la Rive-Sud - comprendre Longueuil - en partenariat avec l'entreprise privée.

Il reste alors le projet du train de banlieue reliant Delson à la gare Windsor à Montréal...

La morale de cette histoire: côté transport, il y a toujours quelqu'un qui se sent roulé !

Helène Gingras

Choisissez: L'autoroute 30, Nord ou Sud ?

Réveillez-vous citoyens! Vos Roitelets s'apprentent à vous en passer une vite... 100 km/h, c'est vite. C'est la vitesse de nos autoroutes.

Savez-vous où passera cette autoroute? Savez-vous si elle passera (option Nord) sur l'actuelle 132, ou si elle passera (option Sud) aux limites des terres agricoles (plus ou moins exploitées) et des villes de notre région? Savez-vous ce qu'elle aura l'air? Savez-vous si elle sera élevée ou en retrait? Savez-vous qu'elle sera bordée de murs anti-bruit (pour ne pas la voir ou pour ne pas l'entendre)? Savez-vous qu'elle sera embellie d'arbustes et d'arbres en pot? Savez-vous s'il y aura un viaduc ou une sortie près de chez vous? Savez-vous qu'actuellement, 75% des gens qui utilisent la 132 demeurent dans la région? Savez-vous qu'on s'apprentent à construire une autoroute pour les 25% d'utilisateurs qui ne sont que de passage (en transit), dont 80% sont des camions?

Savez-vous que l'autoroute qu'on nous propose est la même qu'il y a 30 ans? Sauf qu'en 30 ans, notre région s'est beaucoup

développée. Malheureusement, souvent d'une façon désordonnée. Chaque petit roi faisant passer son intérêt et son royaume avant celui de l'ensemble de la région.

Savez-vous qui est responsable de l'aménagement du territoire? C'est la MRC. Qu'est-ce que la MRC? C'est la Manigance des Roitelets de nos Cités. Ça fait quoi des Roitelets? Ça se chicane avec les autres Roitelets, ça protège égoïstement son petit royaume et prépare son recouronnement sur le trône. Ça scribe, ça gribouille, ça fricouille, ça magouille.

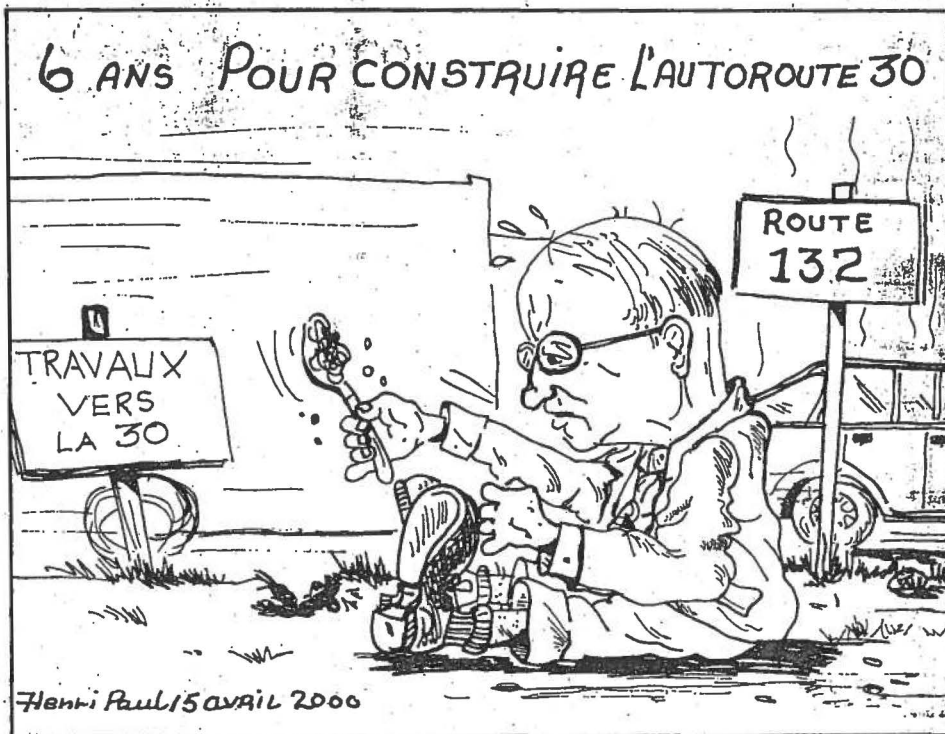
Le ministère des Transports du Québec propose un projet et, au lieu de trouver une alternative plus pratique et plus économique, nos Roitelets mendient des pacoilles. C'est la courbette aux bonbons. De Sorel à Candiac, l'autoroute de l'acier (30) passe à travers les terres et en périphérie des villes et des villages; rendue chez-nous, direction pont Mercier. On y va directement ou on contourne? C'est 110 M\$ pour aller tout droit ou 60 M\$ si on contourne. Allons-y tout droit, disent les Roitelets. C'est lui

qui a décidé, il y a dix ans, de contourner le problème lors de la crise amérindienne. Ce n'est pas grave, ce n'est pas notre argent, c'est le provincial qui paie. L'argent du provincial vient d'où? Il vient de nos poches. Ça c'est grave.

Savez-vous pourquoi vous ne savez pas? Parce que les Roitelets travaillent en vase clos. Le moins vous en savez, le mieux ça va passer. À qui la faute? Aux Roitelets, aux députés, aux gouvernements, aux journalistes? Qui élit ces dirigeants? C'est nous. Qui paie ces projets? C'est nous. Qui peut décider de ce qui se fera et de ce qui ne se fera pas? C'est nous.

Savez-vous qu'il y a des audiences publiques de prévues (BAP), mais que s'il y a consensus entre les quatre villes concernées, ces audiences seront plus ou moins pertinentes? Méions-nous de nos affaires. C'est nous les décideurs.

Normand Laforce,
Delson



Avant de nous écrire

Le Journal *Le Reflet* publiera avec plaisir, et gratuitement, toute nouvelle d'intérêt public ou tout commentaire de ses lecteurs pourvu que les conditions suivantes soient respectées.

Les communiqués doivent parvenir au journal au plus tard le mardi à 17 heures. Ils doivent être dactylographiés et comporter le nom et le numéro de téléphone de leur auteur ou d'une personne responsable.

Le Journal *Le Reflet* ne peut s'engager à publier tous les communiqués qui lui parviennent ni à retourner les textes ou les photos. Un même communiqué ne sera pas répété.

Pour des cas particuliers, n'hésitez pas à nous appeler au 635-9146



Fondé en 1964
Tirage certifié: 31 700 exemplaires

Habdomadaire édité par Le Reflet de La Prairie Inc. desservant les municipalités de Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe et Saint-Rémi.

Éditeur / Directeur général: Robert Richaud
Rédactrice en chef: Hélène Gingras
Journalistes: Normand Laberge, Philippe Olivier, Sylvain Fournier

Pilote / sports: Henri-Paul Rousseau
Cartographie / Graphique: Studio Anne Bourbeau
Photographie: Armand Desrosiers
Publicitaires: France Martin, Sandy Roy, Marie-Claude Simard, Nancy Roy, Bruno Ausiole, Francis Caron, Françoise Duquette, Céline Gendron, Francine Tanguay

Infographie et montage: Lithographie du Vieux La Prairie
Impression: Trans-Mag, Ville d'Anjou
Distribution: Messageries Publ-Molson

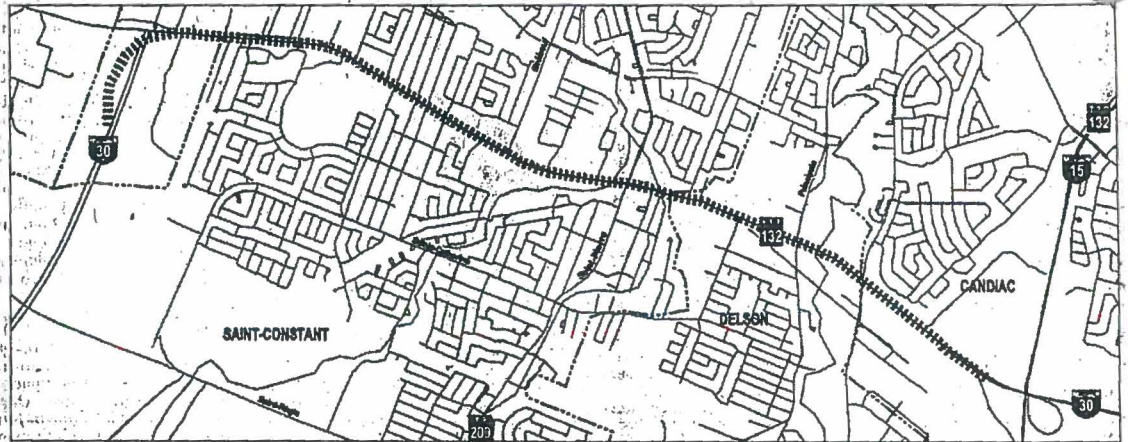
Site web: www.lereflet.qc.ca Adresse électronique: info@lereflet.qc.ca
Nos annonceurs sont priés de vérifier la première parution de leurs annonces. Notre journal ne se rend responsable que d'une seule insertion erronée.

* Toute reproduction des annonces ou des nouvelles est interdite sans autorisation écrite.

11 Route 132
Delson, Qc J0L 1G0
Tél.: 635-9146 - Adm. Téléc: 635-4619
Pub. Téléc: 635-0048



Actualités



Le ministre Guy Chevrette entend parachever l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine.

Le passage de l'autoroute 30 en zone urbaine suscite l'inquiétude

MARTHA GAGNON

Le parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine sur la Rive-Sud suscite de l'enthousiasme chez les uns et des inquiétudes chez les autres.

Le ministre Guy Chevrette a annoncé dans son plan de transport que la construction du tronçon de 7,5 km dans l'axe de la route 132, un secteur très congestionné, sera réalisée au coût de plus de 100 millions. L'autoroute traversera les municipalités de Candiac, Delsion, Sainte-Catherine et Saint-Constant qui regroupent environ 60 000 habitants.

Une autroute qui passe au milieu d'une zone urbanisée, c'est loin d'être l'idéal, dit-elle. On a choisi de préserver le milieu agricole et les champs de maïs au lieu de la qualité de vie des citoyens. Il y aura des impacts sonores et visuels importants. J'aurais préféré que l'autoroute passe derrière, dans les terres.

Le conseil municipal de Sainte-Catherine a, malgré tout, donné son appui au tracé. « Sur le plan stratégique, nous n'avions pas le choix, explique M^{me} Bates. Pour participer aux discussions et faire avancer le dossier, il fallait que toutes les municipalités se mettent d'accord, sinon le ministère refusait de bouger. Je me suis ralliée à l'obligation mais je persiste à croire que c'est un mauvais choix ».

Selon elle, il y a également des citoyens et

des commerçants qui s'inquiètent du tracé. « Ils veulent se regrouper pour mieux défendre leurs intérêts, ajoute-t-elle. Cette autoroute urbaine, c'est un peu comme si la Métropolitaine s'en venait chez nous. »

Pour sa part, Normand Cool, porte-parole du comité intermunicipal de l'autoroute 30 et conseiller municipal à Saint-Constant, approuve le tracé dans l'axe de la route 132. « C'est la meilleure solution, dit-il. On croit possible d'atténuer les impacts avec l'application de différentes mesures. Nous avons déjà formulé une quarantaine de demandes au ministère des Transports. On doit, par exemple, prévoir un grand nombre d'entrées et de sorties pour assurer une bonne circulation locale, favoriser un lien continu entre les deux côtés. »

M^{me} Cool reconnaît qu'il est plutôt rare qu'une autoroute soit construite au beau milieu d'une zone déjà urbanisée. « Ce serait la première autoroute urbaine du genre au Québec. Pour cette raison, on ne veut pas qu'elle ressemble aux autres. Elle doit s'harmoniser avec le milieu et respecter le profil naturel du terrain. Nous allons être très vigilants. L'autoroute ne doit pas se faire n'importe comment. »

Les expropriations ont eu lieu il y a 30 ans. Le ministère des Transports a, en effet, acquis en 1968 l'emprise nécessaire dans l'axe de la route 132 pour réaliser l'autoroute. Le corridor a grandement changé d'aspect depuis.

« Si le tracé en zone agricole avait été retenu,

la route 132 aurait été transformée en boulevard et les municipalités auraient été contraintes d'assumer son entretien », souligne M^{me} Cool.

Il y a actuellement 48 000 véhicules, dont grand nombre de camions, qui circulent quotidiennement à cet endroit. « On prévoit que l'achalandage va doubler d'ici une dizaine d'années », explique M. Cool.

L'autoroute devrait permettre d'améliorer la sécurité routière et les conditions de circulation. La mairesse de Sainte-Catherine doute cependant que la congestion soit moins grande au pont Mercier. « Cela n'aura pas d'effet. On va seulement arriver au pont plus vite », dit-elle.

De l'avis de M. Cool, les commerçants situés actuellement le long de la route 132 seront peu affectés par la nouvelle autoroute. « D'après les données, 75 % de la clientèle est locale. Nous prévoyons que le tracé aura même un effet bénéfique sur le développement commercial et industriel. Il y a encore 900 000 mètres carrés à développer dans toute cette zone. L'autoroute 30 est essentielle au développement économique. C'est notre slogan. »

Le projet est à l'étape de l'analyse de l'étude d'impact qui a été déposée au ministère de l'Environnement en 1998. Cette étude conclut que le tracé dans l'axe de la 132 est le plus avantageux. D'après M. Cool, des séances d'information et de consultation auprès de la population pourraient avoir lieu cet automne. Il reste encore plusieurs étapes à franchir avant le début de la construction de l'autoroute dont la durée pourrait être de deux ans.

Le Reflet 22 mai 2000

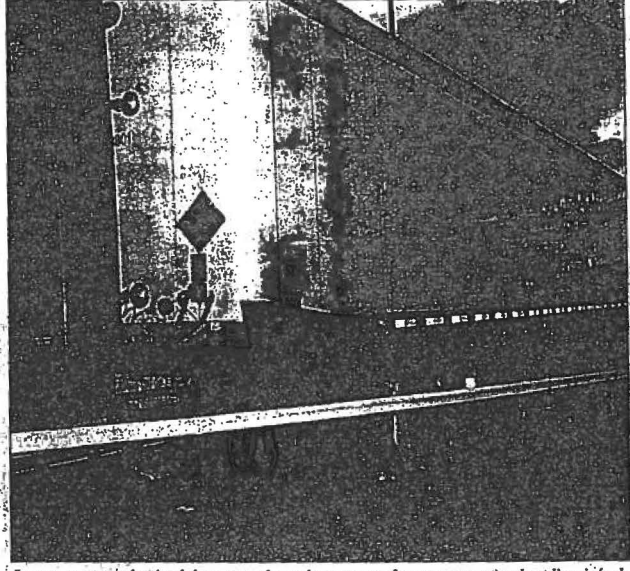
Actualité

Mort écrasé sous les roues d'un camion lourd

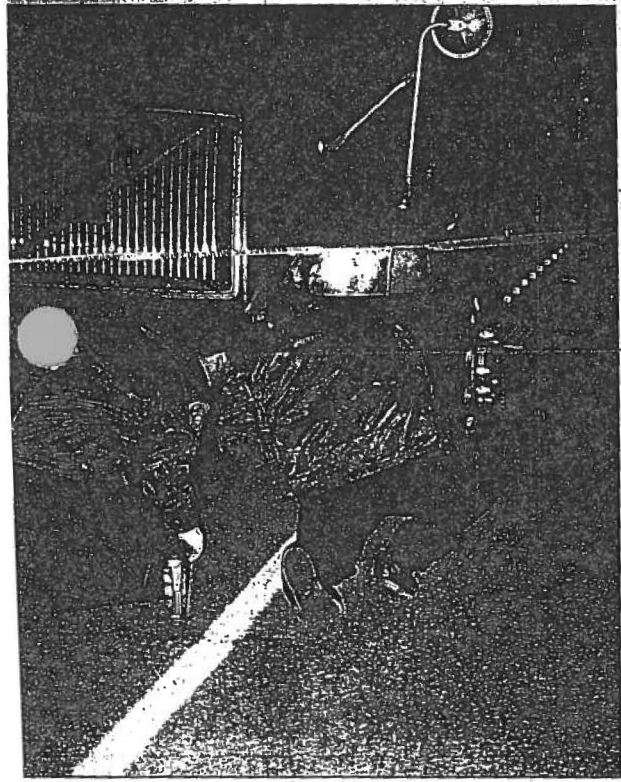
accident
Dimanche soir
à 21 h 15

Étienne Gingras
Sainte-Catherine. - Un résident de Sainte-Catherine, Guy Martineau, 54 ans, a trouvé la mort sous les roues d'un camion lourd qui circulait sur la route 322 à la hauteur de Sainte-Catherine dimanche soir. Suicide ou accident ? La police ne peut trancher pour l'instant. La tragédie s'est produite vers 19h30 en face de la pépinière La Vallée verte. Selon les renseignements recueillis auprès d'un témoin qui sortait du restaurant faïçon Kim-Bo, l'homme se trouvait à pied dans la voie d'accotement. Il a soudainement décidé de traverser la

route 132 en courant (en direction du magasin Matco), a raconté au Reflet Gérard Lalonde, de Montréal.
Or, un camion remorque chargé de marchandises s'en venait, en direction de Saint-Constant.
Il semble que le camionneur, qui circulait dans la voie de droite, a tenté d'éviter l'homme en bifurquant vers la gauche. Sinon, il l'aurait frappé de plein fouet.
Au passage du camion, l'homme est tombé par l'arrière, sa tête heurtant la partie gauche du pare-chocs du fardier qui freinait, avant de glisser sous les roues.
«On ignore pour l'instant s'il a perdu pied ou s'il s'est jeté volontairement par terre», a



Le corps est resté coincé durant quelques heures sous les roues en attendant l'arrivée de la morgue. Les policiers ont épinglé des couvertures après la remorque pour camoufler le corps de la victime. (Photo - Jean-Claude Taliana)



Des enquêteurs de la Régie intermunicipale de police Roussillon examinent le pare-chocs du camion, à l'endroit où la tête de la victime a cogné. (Photo - Jean-Claude Taliana)

expliqué l'enquêteur Éric Gagné, de la Régie intermunicipale de Roussillon, qui est chargé du dossier.

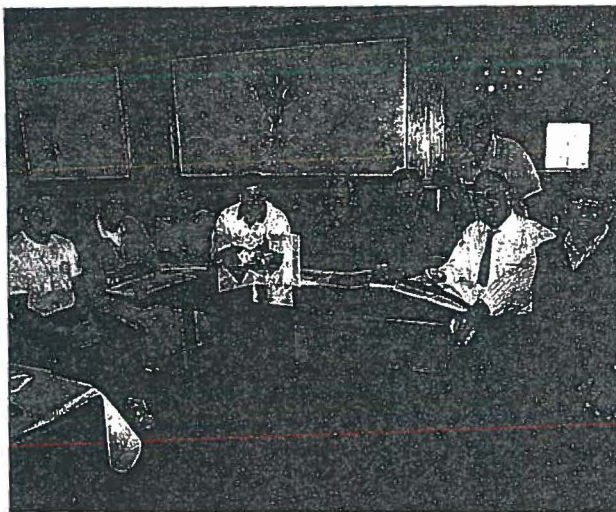
Décès constaté sur place
Au moins trois personnes, dont des automobilistes qui suivaient le camion, ont signalé le 911 à l'aide de leur téléphone cellulaire. Deux minutes plus tard, la police était sur place.
Une médecin-interne à l'hôpital Charles-Lemoyne de Greenfield Park, Marie-Pierre Lachaine, passait par là en voiture. C'est elle qui a constaté le décès de la victime, toujours coincée sous les roues.
Elle aurait auparavant voulu lui faire un garrot à la jambe, mais l'homme a vite cessé de respirer et n'avait plus de pouls.
Arrivés sur les lieux, les ambulanciers n'ont pas pu faire grand chose. D'après le constat du coroner, l'homme a notamment eu la cage thoracique écrasée, puis une jambe sectionnée.
«On aurait dit un os de viande sans peau ni chair», a relaté avec horreur un témoin.
Tard en soirée, la morgue est venue récupérer le corps pour l'amener au Centre

hospitalier Anna-Laberge de Châteauguay afin d'y pratiquer une autopsie.
Cette semaine, la famille de la victime, qui réside dans la région de Québec, a rapatrié le corps pour organiser des funérailles.
Quant au camionneur de la compagnie Transport Kevin Bélair de Sainte-Julie, il a été conduit à l'hôpital Charles-Lemoyne pour être soigné, souffrant d'un violent choc nerveux.
L'accident a nécessité le retranchement de trois voies de circulation (y compris la voie du centre) durant plus de trois heures, ralentissant la circulation à cette hauteur.
Perquisition et inspection
De son côté, le détective Éric Gagné poursuit son travail. La victime demeurait seule dans une résidence de la rue Des Sarcelles, à Sainte-Catherine. Elle était retraitée depuis deux ans.
Au moment d'aller sous presse, la police prévoyait visiter le domicile de la victime pour valider ou non la thèse du suicide. Par ailleurs, une inspection mécanique a été demandée sur le camion-remorque. ■

vente
25^e anniversaire
Des économies dans tous les départements \$\$\$
Décoration personnalisée
534 Chemin St-Jean La Prairie (stationnement arrière) • 659-1842

STORES DE BOIS DE TILLEUL
Sélection de 235 couleurs
1 3/8" et 2" de large
RABAIS DE 35%
Voir page 23
DECORMAT
SBM Inc. Industries
Stores de bois
Montréal Inc.

1111 AV. DES SAULES ET
1111 AV. DES SAULES ET



Le Comité des citoyens pour le tracé sud de l'autoroute 30: Mario Arsenault, président, Robert Lancôt, conseiller juridique, Louise Forget, secrétaire, Serge Brochu, trésorier, Raymond Bellavance, Pierre Proulx, Yvon Thiffault, Pierre Arcouette, vice-président, et Jacques Lafrenaye. (Photo - Studio Anne Bourbeau)

La 30 sur la route 132 ne fait pas l'unanimité

Delson - Le parachèvement de l'autoroute 30 sur la route 132 entre Candiac et Sainte-Catherine ne fait pas l'unanimité dans la région.

Un comité a été mis sur pied le 1er juin afin de convaincre les élus municipaux et le député provincial du comté de La Prairie, Serge Geoffrion, de la nécessité d'opter pour un tracé situé plus au sud que la route 132.

«C'est tout à fait pathétique de penser que l'autoroute 30 sur la route 132 va améliorer notre qualité de vie», note l'un des responsables, Yvon Thiffault.

Ce comité est composé de Mario Arsenault, président, Pierre Arcouette, vice-président, Louise Forget, secrétaire, Robert Lancôt, conseiller juridique, Yvon Thiffault, Serge Brochu, Jacques Lafrenaye, Pierre Proulx et Raymond Bellavance.

«Ce comité n'est pas là pour faire de la politique, précise pour sa part M. Arcouette. Notre but est de donner de l'information aux citoyens afin qu'ils sachent véritablement ce qu'il adviendra si l'autoroute 30 emprunte la route 132.»

Lundi, les membres du comité ont rencontré le député Geoffrion. Pendant près de deux heures, ils lui ont exposé les craintes éprouvées non seulement par certains commerçants, mais aussi par certains citoyens.

«Nous avons rencontré jusqu'ici une soixantaine de commerçants dont l'entreprise est située sur la route 132, fait savoir M. Lafrenaye. De ce nombre, 58 nous ont dit préférer que la future autoroute passe plus au sud.»

Entre autres arguments, les citoyens et les commerçants ne veulent pas être les «otages» de travaux qui, selon les plans préliminaires du ministère des Transports

seront d'une durée variant de 3 et 5 ans.

«Cette situation serait lourde de conséquences pour les citoyens, surtout les commerçants qui verraient leur achalandage fortement réduit par ces travaux», poursuit M. Arcouette.

«Le tracé sud de l'autoroute 30 aurait l'avantage de servir de voie de contournement pour les véhicules lourds et, si on va plus loin, de digue naturelle pour contrer les inondations à Saint-Constant», ajoute M. Laforce.

Quant à la route 132, les membres du comité suggèrent d'en faire un «boulevard Taschereau amélioré».

«Un terre-plein pourrait y être aménagé, des feux de circulation pourraient, à la limite, être ajoutés afin d'améliorer la sécurité des citoyens et des commerçants», poursuit M. Laforce.

Moins coûteux au sud

Les argents prévus pour la construction de l'autoroute 30 annoncés en avril pourraient être toujours disponibles advenant que les élus et les différents intervenants de la région décident de changer leur fusil d'épaule ?

«Le député Geoffrion nous a assuré qu'il en parlerait prochainement au ministre des Transports Guy Chevrette», confie M. Arcouette.

Selon les dires du comité, le tracé sud coûterait deux fois moins cher que celui de la route 132. On parle de 67M\$ au lieu de 125M\$.

«La différence, soit 58M\$, pourrait servir afin d'améliorer la route 132 pour en faire le futur boulevard urbain souhaité», explique M. Lafrenaye.

Les membres du comité sont d'autant plus convaincus de leur propos qu'une autoroute construite en plein cœur d'une ville viendrait à l'encontre des projets de fusion proposés par la ministre des

9 juin

Geoffrion comprend leurs inquiétudes mais...

Saint-Constant - Bien qu'il comprenne et partage les inquiétudes de certains citoyens, le député provincial du comté de La Prairie, Serge Geoffrion, demeure toujours convaincu que le tracé sur la route 132 est celui qui comporte le plus d'avantages.

C'est ce qu'il a fait savoir, mardi, au lendemain de sa rencontre avec les membres du Comité des citoyens pour le tracé sud de l'autoroute 30.

Ce comité souhaiterait que le gouvernement du Québec change son fusil d'épaule et opte pour un tracé situé au sud de la route 132.

«Je comprends et partage leurs inquiétudes, mais il faut rappeler que le choix du tracé est le fruit d'une analyse comparative entre les deux options», précise M. Geoffrion.

Plusieurs études exhaustives ont été réalisées par des experts, soutient le député, et toutes en arrivent à la con-

clusion que l'impact serait moindre en construisant l'autoroute sur l'axe de la route 132 plutôt que dans celle située en zone agricole à Saint-Constant.

Aux dires de M. Geoffrion, plusieurs raisons motivent le choix de l'option «route 132». Bon nombre d'entre elles se retrouvent dans les études réalisées par le ministère des Transports et le Comité intermunicipal pour l'autoroute 30.

Prenant bonne note des commentaires émis au cours de cette rencontre, le député a

fait savoir aux membres du comité qu'il allait transmettre leurs inquiétudes au cours des prochains jours avec les dirigeants du ministère des Transports. ■

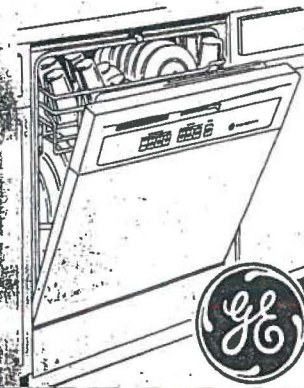


Le député provincial du comté de La Prairie, Serge Geoffrion, a rencontré cette semaine les membres du Comité des citoyens qui revendiquent le tracé sud de l'autoroute 30. Sensible à leurs préoccupations, M. Geoffrion leur a assuré qu'il allait en discuter avec les dirigeants du ministère des Transports. (Photo d'archives)

ACHAT SPÉCIAL

Rien à payer avant juin 2001*

SOLDES lave-vaisselle



Lave-vaisselle encastrable GE Avec...

- Style de contrôle électronique
- 3 niveaux de lavage
- 4 cycles
- Isolation de la cuve Quiet Power II
- Super paniers supérieur et inférieur



Prix rég. 579,99\$ **499⁹⁹\$**

Offre de durée limitée



ENSEMBLE LAVEUSE-SÈCHEUSE

LAVEUSE 2 VITESSES GT DE GRANDE CAPACITÉ

- Capacité de 2,7 pi³
- 4 niveaux d'eau
- 8 programmes de lavage

SÈCHEUSE GT DE GRANDE CAPACITÉ

- Capacité de 6,0 pi³
- 3 choix de températures
- 5 cycles

Prix de la paire **899⁹⁹\$**

Prix rég.: 999,99\$



GRATUIT!

Obtenez un pichet filtre

BRITA



à l'achat d'un réfrigérateur Handi-Filter de GE

Mameublement MACHABÉE

MEUBLES • MATELAS • ÉLECTROMÉNAGERS

www.ameublementmachabee.com

144, Boyer St-Isidore

(450) 454-5424 ou (514) 990-2024

Livraison gratuite • Ouvert le dimanche

* Achat minimum de 500 \$. Ne payez que les taxes de vente. Sujet à l'approbation du crédit. Sans intérêt, si payé en entier avant le 1^{er} juin 2001.

actualité

17 juin 2001

Nouvelle opposition au tracé de la 30 sur la route 132

Normand Laberge

Saint-Constant - Après les commerçants, c'est au tour des propriétaires de logements de s'opposer au tracé de l'autoroute 30 sur la route 132.

Mercredi, une vingtaine de personnes, dont les immeubles sont situés le long de la route 132, se sont réunis au Resto Madame Lee, à Saint-Constant, afin d'y rencontrer les membres du Comité pour le tracé sud de l'autoroute 30 et leur donner du même coup leur appui.

«Nous avons déjà beaucoup de difficultés à louer nos logements, imaginez ce que ce sera quand les travaux de la 30 débiteront sur la route 132?», note l'une des propriétaires Mme St-Denis.

Rappelant que les travaux de l'autoroute 30 sur la route 132 seront d'une durée variant entre 3 à 5 ans, les propriétaires n'ont pas manqué de faire savoir que cette situation occasionnera plusieurs problèmes. Qu'on pense à la pollution du bruit, de l'air, aux embouteillages, aux difficultés d'accès sur la route 132 et sur les ponts.

Certains propriétaires songent même à transformer leurs édifices à logements en bureaux locatifs, tellement ils sont découragés de la situation.

«Tout comme le comité, nous privilégions un tracé plus au sud pour l'autoroute 30 et l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain», précise pour sa part Denis Capes.

Les propriétaires considèrent «illogique» qu'on puisse penser construire une autoroute en plein coeur des villes.

«Est-ce que les résidents et les commerçants de Brossard accepteraient de voir passer une autoroute sur le boulevard Taschereau pour dégager les routes de Montréal et de l'Ontario?», s'interroge M. Capes.

Pétition

Au moment d'aller sous presse, Le Reflet a appris que des pétitions circulaient afin d'obtenir des appuis en faveur d'un tracé plus au sud de la route 132 pour le parachèvement de l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine. ■



Une vingtaine de propriétaires de logements se sont réunis au Resto Madame Lee à Saint-Constant, afin d'y rencontrer les membres du Comité pour le tracé sud de l'autoroute 30 et leur donner du même coup leur appui. (Photo - Studio Anne Bourbeau)

Les Portes ANDRÉ LEMAY inc.

Manufacturons portes et fenêtres

P.V.C. ou aluminium, sur mesure • Vaste choix de couleurs

- Porte de garage
- Porte patio
- Fenêtre serre
- Nouveautés de choix
- Aucun sous-traitant
- Estimation gratuite

Plan de financement

Venir c'est découvrir...

le contrôle de qualité, la fabrication de nos produits, les nouveautés de choix et de couleurs et les bas prix.

Service après vente hors-pair!

29 ans d'expérience

Heures d'ouverture: lundi au mercredi: 9h à 17h
jeudi et vendredi: 9h à 20h - Samedi: 9h à 14h

Évitez les intermédiaires

Maintenant

Usine de fabrication à Sainte-Julie

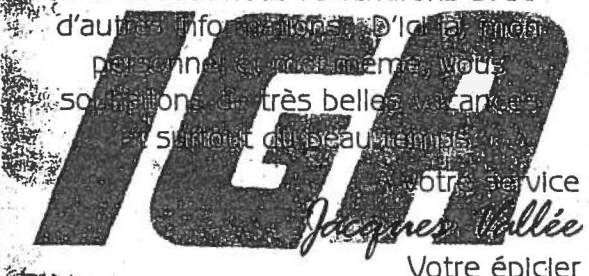
255, boul. Taschereau, La Prairie

Tél.: 444-3659 Fax: 444-9522



Tel que promis nous vous tenons au fait des différentes phases des travaux de réaménagement en cours. D'ici le début des vacances de l'industrie de la construction, vous verrez l'érection de la structure d'acier, de la toiture d'acier et des parapets. Nous devrions également avoir coulé la dalle de béton au sol (plancher) et commencé la fermeture des murs extérieurs.

Début août nous reviendrons avec d'autres informations. D'ici là, nous vous souhaitons de très belles vacances.



975 boulevard Taschereau La Prairie
659-1611

Maintenant OUVERT

CASCADES GOLF

UN DIVERTISSEMENT FAMILIAL aménagé sur une montagne avec sentiers, rivières et cascades.



Unique au Canada
(pour réservation de groupe, réservez dès maintenant)

18 TROUS
parcours de 1h30
OUVERT JOUR & SOIR
7 JOURS / SEMAINE
Adultes: 7\$ — Âge d'Or: 4,50\$
— Enfants: 3,50\$
Taxes incluses

Sur présentation de ce coupon seulement

1\$

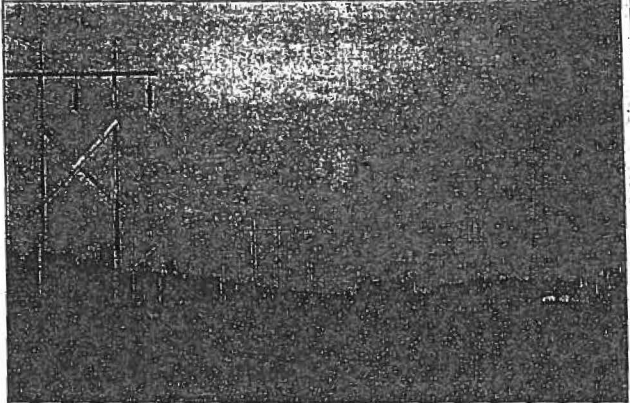
de rabais
sur le prix d'entrée régulier.

Un coupon par client.
Ne peut être jumelé à une autre promotion.

Valable du 1^{er} juillet au 8 juillet 2000.
Pour réservation de groupe,
composez le 444-4350.
CASCADES GOLF

CASCADES GOLF
525, ch. Saint-Jean
(angle Taschereau),
La Prairie
444-4350

la meilleure crème glacée en ville!



En mai, le conseil municipal de La Prairie a convié les résidents du secteur du Grand Boisé à des rencontres de consultation concernant un projet de développement d'un «nouveau secteur industriel» en bordure de l'autoroute 30. (Photo - Normand Laberge)

Un parc industriel en bordure de la 30 à La Prairie ?

Normand Laberge

La Prairie - La municipalité de La Prairie songe à développer un parc industriel en bordure de l'autoroute 30, entre le chemin de Saint-Jean et la servitude d'Hydro-Québec.

Au cours du mois de mai, le conseil municipal a convié les résidents du secteur du Grand Boisé à des rencontres de consultation concernant un projet de développement d'un «nouveau secteur industriel».

Bien que ces rencontres aient été positives dans l'ensemble, certains citoyens ont manifesté des craintes à ce projet. Le conseil a donc convenu de poursuivre sa réflexion en tenant compte des interventions des citoyens.

Selon les informations obtenues, la municipalité projette d'aménager un parc industriel qui aurait, à court terme, une superficie de 260 000 mètres carrés. Plus tard, il est prévu d'y ajouter 195 000 mètres carrés supplémentaires.

Selon les projections de la Ville, ce futur parc industriel pourrait générer, à court terme, des retombées économiques annuelles d'environ 40M\$ et permettre la création de 800 emplois. À long terme, il est question de 70M\$ qui permettraient de créer 1300 emplois.

Lueur d'espoir pour les enfants souffrant de déficience

Normand Laberge

Le projet de développement d'un nouveau parc industriel en bordure de l'autoroute 30, entre le chemin de Saint-Jean et la servitude d'Hydro-Québec, a suscité de nombreuses réactions de la part des citoyens du secteur du Grand Boisé.

Le conseil municipal de La Prairie a tenu une série de rencontres de consultation avec les résidents du secteur du Grand Boisé, afin de recueillir leurs avis et préoccupations.

Les citoyens ont exprimé leur intérêt pour le projet, mais ont également soulevé des craintes liées à l'impact environnemental et à la perte de terres agricoles.

Le conseil municipal a convenu de poursuivre sa réflexion en tenant compte des interventions des citoyens.

Le projet de développement d'un nouveau parc industriel en bordure de l'autoroute 30, entre le chemin de Saint-Jean et la servitude d'Hydro-Québec, a suscité de nombreuses réactions de la part des citoyens du secteur du Grand Boisé.

Le conseil municipal de La Prairie a tenu une série de rencontres de consultation avec les résidents du secteur du Grand Boisé, afin de recueillir leurs avis et préoccupations.

Les citoyens ont exprimé leur intérêt pour le projet, mais ont également soulevé des craintes liées à l'impact environnemental et à la perte de terres agricoles.

Le conseil municipal a convenu de poursuivre sa réflexion en tenant compte des interventions des citoyens.

STE-CATHERINE DÉBOSSÉLAGE INC.

Peinture - Débosselage Spécialiste en redressement de châssis



- Réparation auto de toutes marques
- Voiture de courtoisie gratuite

«On s'occupe de votre assurance»

632-2318

JEAN-NOËL LABRIE, prop.

504, rue Centrale, Sainte-Catherine

Plein le DOS de souffrir!

Sur présentation de cette annonce, faites examiner votre dos **AUX FRAIS DU CENTRE CHIROPATRIQUE SPÉCIFIQUE DARGIS-CHAREST**

Dépistage et examen vertébral

Des nerfs pincés peuvent détériorer votre santé. N'ignorez pas ces signaux d'alarme:

- Maux de tête, migraines
- Douleurs au cou, bras, épaules
- Engourdissements des mains et pieds
- Douleurs lombaires (maux de reins)
- Points entre les omoplates
- Douleurs sciatiques
- Nervosité, insomnie
- Difficultés respiratoires
- Fatigue et manque d'énergie
- Otites, arthrose...

Centre Chiropratique

Dargis
Charest
Spécifique

104, MONCHAMP, SAINT-CONSTANT

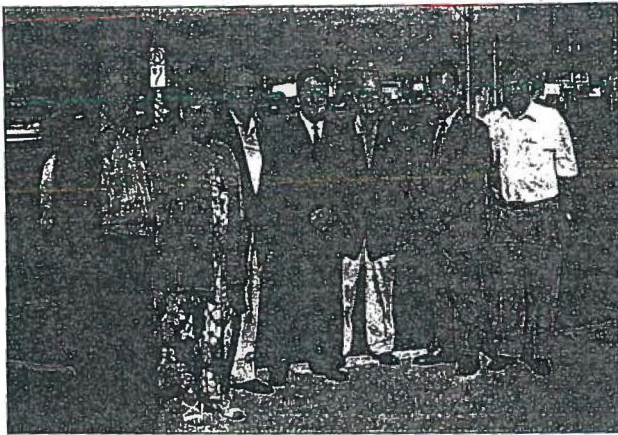
Pour rendez-vous, composez: 635-1125

ou Verchères Dr Daniel Dargis

(450) 583-6226

actualité

8 juillet 2000



Le comité intermunicipal de l'autoroute 30 demeure toujours convaincu que la route 132 est le meilleur tracé pour parachever ce lien routier entre Candiac et Sainte-Catherine. De gauche à droite: Raymond Létourneau, conseiller municipal à Saint-Constant, Louise Cormier, conseillère municipale à Sainte-Catherine, Marcel Buisnière, conseiller municipal à Delson, Daniel Gauthier, de la firme qui porte le même nom, Denis Gilbert, conseiller municipal à Candiac, Normand Cool, conseiller municipal à Saint-Constant, et Yves Tremblay, conseiller municipal à Delson. (Photo - Normand Laberge)

Autoroute 30: attention à la désinformation

Normand Laberge

Saint-Constant - Un échéancier et un plan d'action relativement au tracé de l'autoroute 30 sur la route 132 seront présentés d'ici l'automne à l'ensemble des gens d'affaires et des citoyens de la région.

C'est ce qu'a fait savoir le président du comité intermunicipal de l'autoroute 30, Normand Cool, lors d'une conférence de presse, mardi.

Ce dernier, qui était accompagné des membres du comité, a fait savoir notamment que des rencontres auront lieu cet automne afin d'informer les gens d'affaires et les citoyens de l'importance d'opter pour le tracé de la route 132.

Si une conférence de presse a été organisée, en juillet, c'est tout simplement parce que le dossier fait l'objet d'une campagne de «désinformation» depuis quelques semaines, soutient M. Cool.

On sait qu'un autre comité s'est formé récemment afin de faire la promotion d'un tracé qui serait situé au sud de la route 132. Ce regroupement s'oppose farouchement au tracé de l'autoroute 30 sur la route 132.

«Le comité intermunicipal (qui est composé d'élus des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine) demande aux citoyens de faire attention à tout ce qui est véhiculé», note M. Cool. Il invite les citoyens qui ont des questions à

venir les poser directement à leur conseil municipal respectif.

Entre autres exemple, les opposants au tracé de la route 132 soutiennent que les travaux vont durer de 3 à 5 ans alors qu'en réalité ils seront d'une durée de 2 à 3 ans, explique-t-il.

Des pas remarquables

M. Cool, qui est aussi conseiller municipal à Saint-Constant, rappelle que le comité intermunicipal travaille depuis deux ans à raison d'une rencontre par mois afin d'en arriver à un consensus avec le ministère des Transports (MTQ).

«Des pas remarquables ont été accomplis depuis avec les gens du ministère depuis 1998, précise M. Cool. Beaucoup de demandes provenant des quatre villes concernées font partie du schéma d'aménagement de l'autoroute, mais ce n'est pas terminé.»

Rappelons que le comité intermunicipal s'est toujours prononcé en faveur de l'aménagement d'une autoroute urbaine (dans l'axe de la route 132), mais à la condition que des correctifs soient apportés pour en atténuer les impacts visuels et sonores. La majorité de ces correctifs se retrouvent dans l'étude d'impact qu'a réalisée, il y a plus d'un an, la firme Gauthier pour le compte du comité intermunicipal. ■

Estorad
LE PLUS GRAND SALON DE CHAUFFAGE ET CLIMATISATION DU QUÉBEC

Plusieurs modèles portatifs disponibles

MITSUBISHI

Climatiseur bi-bloc modèle mural
Climatiseur 9000 et 12 000 BTU

MODÈLE MURAL ÉLEVÉ
RIBLOC-SANS CONDUITE

Lincoln

CLIMETTE

HORIZONTAL, VERTICAL
6000 à 10 000 BTU

Ne vous laissez pas mener de chèvres!
Pensez Estorad...
C'est génial!
Financement disponible

INSTALLATION ET TAXES EN SUS, SUR TOUS LES APPAREILS

GRANDE VENTE SURPLUS D'INVENTAIRE

FUJITSU
ou
FRIEDRICH

9000 à 12 000 BTU

Série 9500

SANYO
Climatiseur mural Sanyo
12 000 BTU

Thermopompe murale
12 000 BTU **SANYO**

HEURES D'OUVERTURE:
LUNDI AU VENDREDI 9H-18H,
SAMEDI 8H-15H

2220, MARIE-VICTORIN, LONGUEUIL
Tél.: (450) 442-1499 Fax: (450) 442-1569

Page 6 - Journal Le Référent - Le samedi 8 juillet 2000

Rien à faire? L'Extension à quelque chose pour toi!

Si vous êtes un propriétaire d'un terrain, vous savez que l'extension de votre propriété est une excellente façon de profiter de votre terrain. Mais comment faire? C'est là que nous pouvons vous aider. Nous avons une gamme de produits et de services qui vous permettent d'étendre votre propriété de manière sûre et efficace. Contactez-nous dès maintenant pour en savoir plus.

Si vous êtes un propriétaire d'un terrain, vous savez que l'extension de votre propriété est une excellente façon de profiter de votre terrain. Mais comment faire? C'est là que nous pouvons vous aider. Nous avons une gamme de produits et de services qui vous permettent d'étendre votre propriété de manière sûre et efficace. Contactez-nous dès maintenant pour en savoir plus.

15 juillet 2000

Je ne vois pas d'avantages

Je suis un citoyen de Sainte-Catherine demeurant près de la route 132 depuis 32 ans. En juin 1998, j'ai assisté à une session d'information relativement aux tracés de l'autoroute 30.

J'aimerais connaître les avantages et les désavantages reliés à l'implantation de cette autoroute car moi, mes voisins ainsi que certains commerçants croyons qu'il n'y aura que des inconvénients si l'autoroute 30 Nord est construite sur la route 132 et ce, à court à long terme.

Je m'explique. Avez-vous pensé: à la qualité de vie des citoyens; au bruit des véhicules circulants 24 heures sur 24, occasionnant ainsi un stress pour les citoyens; à la qualité de l'air (monoxyde de carbone et gaz polluants); aux surplus d'eau où encore aux neiges à évacuer; aux accidents monstrueux ou encore écologiques; aux coûts de construction; etc.

Avez-vous déjà vu une autoroute passer en plein centre des villes? Moi oui, le boulevard Métropolitain à Montréal. Résultat: que des inconvénients.

Vous êtes-vous déjà demandé pourquoi on avait installé des murs acoustiques près de l'autoroute 20 à Sainte-Julie? Pourtant, cette autoroute n'est pas surélevée.

On parle beaucoup de terres agricoles à l'effet qu'on doit les conserver. Pour certains, la vie animale est plus importante que la vie des humains. Pourtant, j'ai vu disparaître beaucoup de terres agricoles à

Sainte-Catherine, à Candiac, à Saint-Constant ou aux alentours. A Saint-Constant, on annonçait dernièrement la construction de 800 nouvelles maisons qui s'ajouteront à un projet domiciliaire. Pense-t-on aux terres agricoles à ce moment-là?

Si l'autoroute 30 est construite sur le côté Sud, soyez assurés que l'on conservera une partie de nos terres agricoles puisque personne ne veut demeurer près d'une autoroute.

À quel endroit est située l'autoroute 30 en ce moment? N'arrive-t-elle pas d'une terre agricole (Brossard) et ne repart-elle pas dans une autre terre agricole (Châteauguay)?

Parlons de la qualité de l'air. Les citoyens qui possèdent une piscine ont sûrement remarqué les saletés qui se déposent dans le fond. Ces saletés viennent d'où, vous pensez? Elles viennent des polluants d'automobiles, de camions, etc., et on respire quoi? Combien y a-t-il de produits toxiques et chimiques qui circulent près de nous et en nous?

Concernant les commerçants, les commentaires que j'ai reçus de certains démontrent que ces derniers ne sont pas en faveur de la construction de l'autoroute 30 Nord. On n'a qu'à penser à un certain commerce qui a subi des travaux de chaussées et de pose de lumières de circulation qui devaient durer une à deux semaines. Résultat: les travaux ont duré quatre semaines.

On parle que l'on doit implanter l'autoroute 30 Nord sur la route 132 parce qu'on a, jadis, exproprié des terrains. Et bien, revendez-les et expropriez d'autres terrains situés le long de la ligne électrique qui appartient au gouvernement (pour le tracé Sud).

Si on fait l'autoroute 30 Nord, on se rendra plus vite au pont Mercier, mais est-ce qu'il y aura des voies supplémentaires et une lumière à l'entrée de ce pont? On se retrouvera alors avec une circulation dense et que feront les citoyens qui voudront embarquer sur cette autoroute bloquée? Ils bloqueront les voies de service, ce qui amènera une congestion d'une partie de nos villes.

Si on ferme l'autoroute 30 Nord à cause d'un accident ou autre, où va-t-on circuler? Sur la voie de service!

Si on ferme l'autoroute 30 Sud pour les mêmes causes, on peut emprunter la route 132.

En terminant, ne pas oublier que, plus tard, ce tronçon de l'autoroute 30 servira à accélérer les échanges vers l'extérieur de la province, à savoir principalement vers les États-Unis et l'Ontario.

Donc, réveillez-vous, citoyens, avant qu'il ne soit trop tard ou bien dites-moi les avantages relatifs à l'implantation de l'autoroute 30 Nord! Un citoyen inquiet,

Marc Huot,
Sainte-Catherine



Vi es-tu, inawake?

ans et je travaillais dans une Châteauguay lorsque la crise a éclaté, en 1990.

viens d'avoïr vu des types, une rreter au restaurant situé juste brandissaient un «mannequin t se vantaient de vouloir l'im-r même...

se souviennent de cette épi-rise. Les gars en question, qui as mesuré la portée de leur échappé belle par la suite. De , ils ont été dans la mire de Varrriors... mais ont finalement s.

soit inutile de remuer chaque cette période d'anarchie, des lemeurent gravées dans notre

part, j'ai vu des bateaux rem-uer de nourriture. Ils étaient : familles de la réserve à court

Et que dire des bidons entassés dans de grandes u des sacs de s remplis de

FROID DE CANARD EN JUILLET



Nous ne faisons pas de désinformation

Le comité pour l'autoroute 30 Sud désire rectifier les propos du comité intermunicipal de l'autoroute 30 tenus lors de la conférence de presse du 4 juillet, à l'effet que notre comité fait de la désinformation. Tout ce que nous avançons est appuyé par les informations inscrites dans les rapports du ministère des Transports (Le rapport Roche et le Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal) d'avril 2000 et celui des quatre municipalités (Le rapport Daniel Gauthier) de novembre 1998.

Vous dites que vous désirez rencontrer les gens d'affaires et les citoyens pour les informer de l'importance d'opter pour le tracé de la route 132. Nous aimerions vous rafraîchir la mémoire concernant la réaction négative de la majorité des gens d'affaires présents lors du déjeuner de l'AGA (Association des gens d'affaires) en mars 2000. Rappelez-vous, Monsieur Gauthier, ce que vous avez dit aux gens d'affaires mécontents concernant ce projet et ce, en lançant votre rapport sur la table devant vous: «Si vous voulez l'autoroute 30 sur le tracé Sud, alors formez un comité et battez vous». C'est ce que nous avons fait. En ce qui concerne l'information aux citoyens, selon les rapports, les consultations publiques se résument à un petit groupe de personnes.

Nous informons les citoyens que la construction de l'autoroute 30 s'échelonnait sur une période de 3 à 5 ans parce que nous avons lu dans le rapport «Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal: Stratégie d'intervention priorita-

re» du ministère des Transports, aux pages 24 et 25, que le gouvernement prévoit des fonds de 110 M \$ entre 2000 et 2010 alors que les travaux seraient terminés, selon vous, dans 2 et 3 ans.

M. Cool mentionne que des pas remarquables ont été accomplis depuis 1998 avec les gens du ministère. Quels sont-ils ces pas? Il précise aussi que beaucoup de demandes provenant des quatre villes concernées font partie du schéma d'aménagement de l'autoroute. Voulez-vous parler d'un aménagement d'écrans acoustiques, mettre en valeur certains viaducs, prévoir un accès au parc industriel, etc.?

Vous mentionnez que le comité intermunicipal s'est toujours prononcé en faveur de l'aménagement d'une autoroute urbaine dans l'axe de la route 132, mais à la condition que des correctifs soient apportés pour en atténuer les impacts visuels et sonores. Le rapport de novembre 1998 de la firme Gauthier stipule, à la page 60: «En effet, les milieux visuel, sonore et humain sont moins bouleversés par le prolongement de l'autoroute au coeur de la zone agricole». Il conseille aussi une étude plus détaillée du milieu sonore afin de bien évaluer le nombre de décibels supplémentaires prévus à la suite de la construction en hauteur des échangeurs et viaducs. Le rapport du ministère des Transports conclut que le climat sonore découlant du réaménagement de la 132 se traduit par des augmentations moyennes du bruit (page 196) alors que l'impact sonore du corridor Sud est qualifié de moyen.

Il stipule aussi «Le fait de diriger la circulation en dehors du secteur développé n'a de positif que la diminution du trafic (camionnage) lourd dans le secteur construit». Quels sont les principaux objectifs recherchés lorsque nous construisons des autoroutes? N'oublions pas également que le ministère des Transports mentionne qu'il y aura une grande augmentation du trafic de camions lourds d'ici 15 ans.

Nous sommes en total désaccord avec l'opinion de la firme Gauthier lorsqu'elle mentionne que l'option du tracé Nord est avantageuse pour le développement commercial. On vous réfère particulièrement à la page 28 de son rapport qui mentionne que sur les huit stations-service recensées, la moitié risque de ressentir des effets négatifs importants. Où sont alors les avantages?

Enfin, membres du comité intermunicipal, on ne comprend toujours pas pourquoi vous vous acharnez à vouloir faire construire l'autoroute 30 sur le tracé Nord (route 132), alors que vous savez très bien que ce projet sera dévastateur pour la qualité de vie de la population ainsi que pour toutes les PME (commerçants et propriétaires d'immeubles et de résidences) riverains aux abords de la route 132.

Par respect de nos concitoyens, la démocratie, nous suggérons de consulter la population par référendum.

Le Comité pour l'autoroute 30 Sud

Des prix citron

Le Parc-O-Parc de Sainte-Catherine se fait plus beau chaque année et je ne m'explique toujours pas que la majorité des citoyens du comté n'y aient jamais mis les pieds.

Un jour, soir, les rapides de Lachine semblaient gonflés plus que jamais et s'activaient avec un flot agréable à regarder.

Malgré une odeur nauséabonde provenant de l'usine Laurencé et la température fraîche (quelqu'un sait quand Dame Nature va monter le thermomètre?), des familles s'étaient donné rendez-vous pour pique-niquer.

Des petits sandwiches grignotés sur une nappe à carreaux pendant que le soleil orange tombait... Cela a semblé réjouir les parents autant que leurs enfants qui couraient autour d'eux. Le bonheur est si simple parfois.

En observant cette famille, j'en étais à féliciter intérieurement les parents qui apprennent à leurs enfants qu'il n'est pas nécessaire de dépenser pour passer du bon temps.

Profiter du plein air vaut bien plus qu'une sortie au cinéma et laisse des souvenirs bien plus riches dans les petites têtes d'enfants.

Voilà des gens qui savent apprécier la nature à sa juste valeur! C'est ce que je croyais, du moins...

À la fin de ma balade, je suis montée dans ma voiture en même temps qu'eux, soit juste au moment où la mère de famille lançait la poussette de la petite au bord d'un fossé!

Les roues n'obéissaient plus et la maman a décidé de s'en débarrasser comme si de rien n'était. Un véritable non-sens. Cette famille qui profitait des largesses de la nature quelques instants plus tôt ne la respecte même pas.

Pour la façon d'inculquer les bonnes valeurs aux enfants, on repassera!

Ça me mets en furie. Comme lorsque je pense à ceux qui mangent au restaurant et qui sont incapables de rapporter leur cabaret à la poubelle lorsqu'ils ont terminé. Et que dire des automobilistes qui jettent leur mégot de cigarette par la fenêtre? C'est trop compliqué de vider le cendrier de temps à autre?

Parlant cigarette, le gouvernement du Québec vient de serrer à nouveau la vis aux fumeurs. La Loi sur le tabac adoptée en juin 1999 devait entrer en vigueur quelques mois plus tard, mais le ministre de la Santé Gilles Baril en a reporté l'application à lundi dernier.

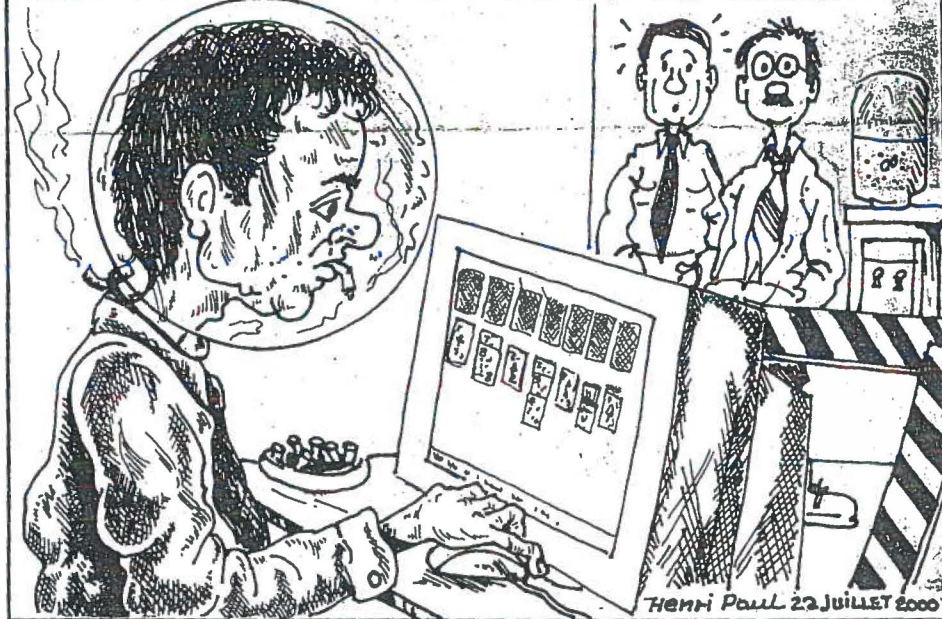
La mise en force d'une telle loi risque de faire moins de vague en plein été. On est loin des mois de janvier où les fumeurs doivent se geler pour en griller une...

Sept des 14 inspecteurs de la police du tabac sont entrés en fonction et, malgré le fait que le gouvernement encourage les plaintes, il est utopique de penser que les fumeurs vont respecter à la lettre la nouvelle loi. La menace d'amendes salées ne suffit pas.

Encore une fois, il faudra s'en remettre au civisme et à la bonne volonté de chacun, même si c'est risqué...

Hélène Gingras

LES FUMEURS SONT DE PLUS EN PLUS ISOLÉS...



Henri Paul 22 JUILLET 2000

Avant de nous écrire

Le Journal Le Reflet publiera avec plaisir, et gratuitement, toute nouvelle d'intérêt public, ou tout commentaire de ses lecteurs pourvu que les conditions suivantes soient respectées.

Les communiqués doivent parvenir au journal au plus tard le mardi à 17 heures. Ils doivent être dactylographiés et comporter le nom et le numéro de téléphone de leur auteur ou d'une personne responsable.

Le Journal Le Reflet ne peut s'engager à publier tous les communiqués qui lui parviennent ni à retourner les textes ou les photos. Un même communiqué ne sera pas répété.

Pour des cas particuliers, n'hésitez pas à nous appeler au 635-9146.



11 Route 132
Dolson, Qc, J0L 1G0
Tél.: 635-9146 - Adm. Téléc.: 635-4619
Pub. Téléc.: 635-0046.

Fondé en 1966

Titre certifié : 32 423 exemplaires
Hebdomadaire édité par Le Reflet de La Prairie Inc, desservant les municipalités de Candiac, Dolson, La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe et Saint-Rémi.

Éditeur / Directeur général : Robert Fichaud
Rédacteur en chef : Hélène Gingras

Journalistes :
Philippe Olivier
Sylvain Fournier
Henri-Paul Rousseau
Stéphane Bourbeau
Arnand Desrosiers
France Martin
Sandy Roy
Marie-Claude Simard
Stéphanie Fichaud
Nancy Roy
Françoise Duchelle
Céline Gaudin
Francine Tanguay
Librairie du Vieux La Prairie
Trans Mag Ville d'Anjou
Messagerie Publi-Maison

Promotions spéciales :

Secrétariat :

Pré-impression :

Imprimerie :

Distribution :

Site web : www.lereflet.qc.ca

Adresse électronique : info@lereflet.qc.ca

Nos annonceurs sont priés de vérifier la première parution de leurs annonces. Notre journal ne se rend responsable que d'une seule insertion erronée.

* Toute reproduction des annonces ou des nouvelles est interdite sans autorisation écrite.



Caméra de surveillance vente - location

- Pour gardienne d'enfants
- Employés douteux
- Vols à répétition
- Vandalisme
- Etc.

La vérité noir sur blanc
Un investissement payant
Installation discrète

(450) 635-9466 1-877-9cachée www.cameracachee.net

STÉ-CATHERINE DÉBOSSÉLAGE

Peinture - Débosselage

Spécialiste en réparation



• Réparation auto

• Voiture de course

• On s'occupe de vous

632-2388

JEAN-PIERRE LABRIE, prop.

504, rue Centrale, Saint-Constant

DR. NITSA PSORRA

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste

Chirurgienne dentiste



Saint-Constant: 638-4424 • Saint-Rémi: 454-2323

CENTRE DENTAIRE FAMILIAL A SAINT-CONSTANT

Docteur diplômée de l'Université McGill et de l'Université de Montréal
soins dentaires pédiatriques à l'hôpital de Montréal pour enfants

SERVICES OFFERTS:

- prévention - examen périodique d'hygiène dentaire - polissage
- traitement de fluorure - blanchiment
- chirurgie - obturations - orthodontie
- traitement de canal - pont et couronnes

• X-RAYS: examen GRATUIT pour orthodontie

DE PLUS, NOTRE CLINIQUE OFFRE:

- un équipement des techniques modernes
- une stérilisation complète qui est une priorité pour la sécurité de nos patients
- un personnel qualifié et compétent

Pour prendre rendez-vous, vous pouvez appeler au 635-0532. Accepte les URGE/CES, ouvert les soirs.

Dr Nitsa Psorra

114-1, boul. Monchamp, Saint-Constant - 635-0533

Denturologiste

- Fabrication et réparation de prothèses dentaires
- Base molle
- Prothèses sur implants
- Service à domicile (personnes âgées ou handicapées)
- Urgence Jours/Soirs/Samedis
- Consultation gratuite

Caroline Barsan d.d.

ENGLISH SPOKEN

"Respect et Professionalisme"

17 Curé Brault
Delson
209 St-Georges (coin St-Joseph)
Châteauguay

632-5500
692-5500

OLIVIERE



Malgré sa bonne volonté et l'appui de Jean Charest, Lyne Rowley n'a pas été élu membre d'appui le Parti québécois en 1998. (Photo d'archives - Philippe Olivier)

Cette fois, le Parti libéral se prendra d'avance

Philippe Olivier

Candidat Jean Charest et le Parti libéral du Québec ont appris une bonne leçon en 1998: il faut se prendre d'avance pour espérer battre le Parti québécois dans le comté de La Prairie.

«Il faudra se préparer beaucoup plus tôt. Notre candidat sera nommé bien avant. Nous avons appris notre leçon», a lancé M. Charest qui était de passage aux bureaux du Reflet, mercredi.

Cette fois, le Parti libéral mettra davantage d'accent sur le développement des régions du Québec.

«On sort de Montréal. On vient à Saint-Constant, on va dans le Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie. On sait où sont la 30 et la route 132! Ça fait partie de notre préparation», dit le chef du Parti libéral.

Il a avoué être arrivé à la dernière minute lors des dernières élections, ce qui n'a pas aidé la cause du PLQ.

«Je suis devenu chef du Parti libéral 25 jours après en être devenu membre. Daniel Johnson l'avait été 25 ans après être devenu membre!»

Dans le comté de La Prairie, en novembre 1998, les Libéraux ont perdu 380 voix par rapport à l'élection générale précédente (1994).

Lyne Rowley a ainsi obtenu 233 voix, il y a deux ans, tandis que la libérale Fernande Lussier en avait obtenu 616 dans sa lutte contre le péquiste Denis Lazure.

En s'engageant dans cette course, Lyne Rowley savait qu'elle s'attaquait à un château-fort du Parti québécois.

«Ça ne sera pas facile cette fois non plus. Mais certains enjeux touchant les jeunes familles vont résonner ici plus qu'ailleurs. Nous mettrons beaucoup d'énergie là-dessus. Les taxes et les impôts seront également des arguments solides pour nous», annonce M. Charest.

Congrès Jeunes

Par ailleurs, les jeunes intéressés à participer au Congrès Jeunes du PLQ qui se tiendra les 11, 12 et 13 août, à La Pocatière, peuvent obtenir des informations auprès de l'association locale en téléphonant au 444-9053.

Autoroute 30: Jean Charest est ouvert aux alternatives

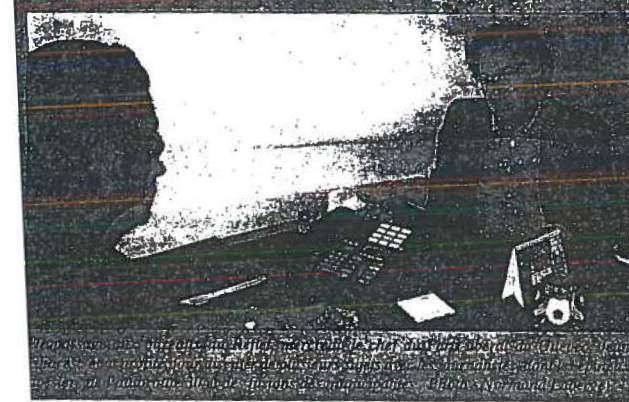
Normand Laberge
 Ceux qui s'opposent au tracé de l'autoroute 30 sur la route 132 peuvent compter sur le chef du Parti libéral, Jean Charest, pour se faire entendre à l'Assemblée nationale à Québec.
 «En tant que député, le chef libéral a fait savoir qu'il portera une attention particulière aux revendications de ceux qui privilégient un tracé situé plus au sud, dans les terres agricoles.
 «Je comprends leurs inquiétudes, a noté Charest qui s'est dit au courant des pétitions qui circulent présentement en défaveur du tracé de la 30 sur la route 132. Mais c'est au gouvernement du Québec d'écouter ce qu'ils ont à dire. Tout ce que je peux avancer en attendant, c'est que le Parti libéral écouterait attentivement les arguments qui seront soulevés lors des différentes consultations qui seront organisées au cours des prochains mois.»
 Rappelant que le Parti libéral avait élaboré, durant la dernière campagne électorale, la possibilité d'explorer l'hypothèse d'un partenariat avec le secteur privé, M. Charest a réitéré que cette avenue pourrait accélérer les travaux et permettre de réduire les délais prévus pour la construction de ce bout de tronçon entre Candiac et Sainte-Catherine.

Garderies
 Au sujet des garderies, M. Charest a déploré que le Québec accuse toujours un retard important dans ce domaine.
 «Le calcul est simple à faire: le gouvernement s'est fixé un objectif de créer 200 000 places en garderies. Il en a comblées que 120 000. Il y a donc un déficit de 80 000.»
 Pour M. Charest, le comté de La Prairie est un peu à l'image du Québec. C'est une circonscription qui a connu ces dernières années une forte croissance démographique et qui est composée en grande partie de jeunes familles.
 «Comme un peu partout au Québec, le comté de La Prairie est affecté par cette pénurie de places en garderies. Il est d'autant plus touché par ce problème qu'en permettant les places à \$5, le gouvernement a créé une autre injustice; celle de couper les allocations familiales de plusieurs jeunes foyers.»
 La solution envisagée par M. Charest est de lever le moratoire qui interdit aux garderies privées d'obtenir des places de garde à \$5. Ce moratoire est en vigueur jusqu'en l'an 2002.
 Le chef libéral va plus loin en suggérant au gouvernement d'obliger les municipalités à consacrer des espaces pour la construction d'écoles et de garderies. «On pourrait appliquer le même programme que celui qui est mis de l'avant pour les espaces verts», propose M. Charest. ■



Le tracé de l'autoroute 30 sur la route 132 ne fait pas l'unanimité dans la région. Ce commerçant, situé à l'intersection de la rue Saint-Pierre et de la route 132, l'a fait savoir. (Photo - Philippe Olivier)

«Oui aux fusions, mais pas à n'importe quel prix»



Normand Laberge
 L'annonce de la fusion de la Banque de la Nouvelle-France et de la Banque de la Capitale, deux institutions financières de taille moyenne, a suscité de vives réactions. Certains y voient une opportunité de créer une entité plus compétitive, capable de rivaliser avec les grands groupes bancaires. D'autres, en revanche, craignent que cette fusion ne soit motivée par des intérêts purement financiers, et que les consommateurs ne soient lésés par une réduction de services ou une hausse des tarifs.
 Dans ce contexte, il est important de rappeler que toute fusion doit être évaluée en fonction de son impact sur le marché et sur les clients. Les autorités de régulation doivent veiller à ce que les intérêts du public soient protégés, et que les nouvelles entités créées soient capables de fournir des services de qualité et à des prix raisonnables.
 En somme, si les fusions peuvent apporter des avantages à long terme, elles ne doivent pas être encouragées à n'importe quel prix. Il est essentiel de garantir que les consommateurs continuent d'être servis de manière efficace et équitable.

Offre haute en couleur!!!

Toutes les couleurs **26.95\$** (Contient de 3,78 L)

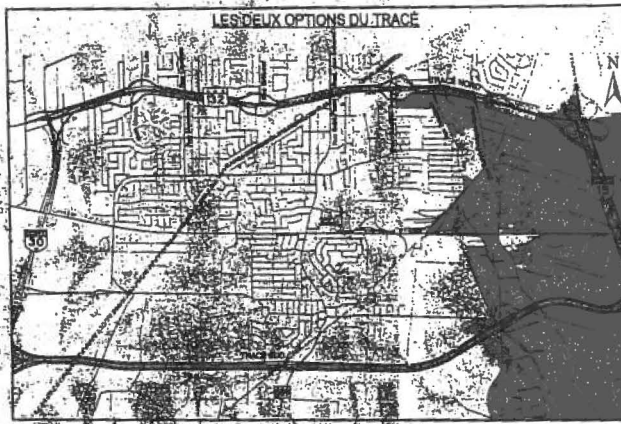
2ème à **1/2** prix!

Service de conseillers en coloration à domicile départ **45\$** maison complète **75\$**

Avec tout achat de peinture, nous vous prêtons **GRATUITEMENT** les couvertures de peintre et rallonge télescopique

Avec tout achat de 100\$ et plus, vous pouvez louer cette laveuse à tapis pour seulement **15.95\$**

Pour un temps limité. **NOTRE PÔT DE LA PEINTURE** 40, rue Saint-Pierre, Saint-Constant - 632-0753



Nous voulons l'autoroute 30 Sud pour toutes ces raisons...

Guy Chevette,
ministre des Transports

Le Comité pour l'autoroute 30 Sud propose le parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine sur le tracé Sud pour les raisons suivantes:

considérant que notre qualité de vie serait respectée;

considérant que l'autoroute du tracé Sud contournerait nos quatre villes au lieu de les séparer, rendant plus facile une fusion de nos villes, tel que la ministre Louise Harel le préconise;

considérant que la pollution et le bruit seraient inexistantes puisque l'autoroute 30 passerait en dehors des zones habitées, soit à l'extrémité des villes de Saint-Constant et de Delson et au début de la zone agricole, et non pas au cœur de ladite zone agricole comme le laisse entendre le ministre des Transports dans le plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal, stratégie d'intervention prioritaire, rédigé en avril 2000;

considérant qu'aucun commerçant ne subirait de pertes financières durant les travaux; que les propriétaires d'immeubles et de maisons résidentielles ne subirait aucune perte de valeur de leurs immeubles et que les riverains ne subirait aucun préjudice concernant leur tranquillité et aucune augmentation de taxes supplémentaires possibles;

considérant qu'il serait plus économique de construire l'autoroute 30 sur le tracé Sud, soit environ 67 M\$, contrairement à 110 M\$ sur le tracé Nord. Les argentés économisés pourraient être utilisés pour aménager la route 132 comme le boulevard Taschereau, à Brossard. Cette décision serait grandement accueillie par tous les citoyens; nous aurions deux belles routes pour le même prix;

considérant que la construction de l'autoroute 30 sur le tracé Sud serait utilisée comme une digue de protection contre les inondations dans la zone urbaine des villes de Saint-Constant et de Delson, ce qui serait un avantage pour ces citoyens ainsi que pour les municipalités et votre gouvernement qui ont déboursé d'énormes frais pour couvrir les dommages causés par ces multi-

ples inondations;

considérant que l'autoroute 30 sur le tracé Sud serait un emplacement potentiel au développement économique pour d'éventuelles constructions de différents centres commerciaux à grande surface, comme ce fut le cas aux abords de l'autoroute 30 près des Galeries Saint-Bruno, sur la Rive-Sud. Nous pourrions également maintenir et continuer le développement économiques de nos PME qui sont actuellement aménagées sur la route 132, tout comme; celles installées sur le boulevard Taschereau, à Brossard;

considérant que l'autoroute 30 sur le tracé Sud serait construite au niveau du sol, ce qui éviterait la construction de plusieurs viaducs, tel que planifié sur le tracé Nord;

considérant que les travaux seraient faits à l'extérieur de nos villes, soit au commencement des terres agricoles, nos routes locales ne seraient pas endommagées durant la construction car la population continuerait à utiliser l'actuelle route 132;

considérant que l'autoroute 30 sur le tracé Sud faciliterait grandement la circulation et le mouvement des machineries lourdes utilisées par les contracteurs durant la construction de l'autoroute et réduirait de façon considérable la durée des travaux;

considérant que nous aurions deux routes principales, l'autoroute 30 et la route 132 pour sortir de nos villes advenant un accident, un déversement ou tout autre incident.

Enfin, monsieur le ministre, nous avons formé un comité pour défendre notre qualité de vie et sauvegarder nos commerces ainsi que la valeur de nos immeubles et de nos résidences. Sachant que vous avez à cœur l'avenir économique des Québécois et des Québécoises ainsi que de leur tranquillité d'esprit, nous sollicitons donc par la présente une rencontre avec vous à vos bureaux dans les meilleurs délais, afin que nous puissions vous déposer notre pétition ainsi que quelques documents appuyant nos revendications.

Le Comité pour l'autoroute 30 Sud

Mario Arseneault, président

Pierre Arcouette, vice-président

Louise Forget, secrétaire

Plaies de vols à Saint-Isidore et à Saint-Philippe

Les enquêteurs de la Sûreté du Québec de la MRC de Roussillon en ont plein les bras par les temps qui courent. Ils doivent éliminer plusieurs vols commis récemment.

Deux motomarines ont été dérobées à un résident de Saint-Isidore dans la nuit de samedi à dimanche. Elles étaient verrouillées sur une remorque. Les deux motomarines sont de marque Polaris 1996, de modèle SL900 et SL780.

Toujours à Saint-Isidore, un vol de quatre bonbonnes a été rapporté par un agriculteur du rang Saint-Régis Sud. Il aurait été commis entre le 16 et le 20 août. Les bonbonnes de 33 livres chacune étaient utilisées pour un monte-charge et ont une valeur de plus de 400\$.

Le vol d'une remorque a également été commis entre le 10 et le 11 août chez son propriétaire qui réside rang Saint-Régis Sud à Saint-Isidore. La remorque, valant moins de 5000\$, était garée dans la cour.

À Saint-Philippe, les enquêteurs de la Sûreté du Québec de Candiac tentent d'éliminer deux vols commis dans des véhicules. Un premier a été perpétré dans la nuit du 15 au 16 août. Le propriétaire, qui réside rue de Gaule sud s'est fait dérober son radio-DC et ses haut-parleurs. Enfin, le 21 août, le propriétaire habitant boulevard Édouard VII a été victime de mêmes gestes.

Finalement, des individus se sont intrusés par effraction dans la compagnie Pôle Lite de Saint-Philippe dans la nuit de samedi à dimanche. Ils ont tenté de dérober l'argent contenu dans les machines distributrices, en vain. Ils ont toutefois mis la main sur une vingtaine de tablettes de chocolat et ont fracassé une vitre, causant 500\$ de dommages.

Toute personne qui a de l'information relativement à l'un ou l'autre de ces crimes est priée de communiquer avec un agent de la Sûreté du Québec de la MRC de Roussillon au 632-3120. (HG)

Incendie criminel derrière un resto

Un incendie criminel mineur s'est déclaré derrière le restaurant Au Vieux Canal de Sainte-Catherine, le 18 août, vers 16h30.

Selon les renseignements transmis par la Régie intermunicipale de police Roussillon, trois jeunes âgés de 10 ans, 12 ans et 14 ans fumaient derrière le restaurant. L'un d'eux aurait soudainement décidé de mettre le feu à une boule de papier près du mur.

Les flammes se sont propagées au mur tandis que le trio s'enfuyait. Alertés par une odeur de fumée, les employés sont sortis et ont éteint les flammes à l'aide d'un extincteur. Les pompiers sont intervenus par la suite.

La situation aurait pu être catastrophique. «Il y avait là un danger puisque le tuyau d'alimentation du gaz propane (une bonbonne de 200 livres) passait dans le mur», a raconté Michel Poirier, policier attiré à la prévention et aux relations communautaires.

Les enquêteurs poursuivent leur travail pour déterminer la responsabilité de chacun des suspects identifiés par des témoins. Des accusations seront portées par la suite. (HG)

Cycliste frappé route 132

Un accident de la route impliquant un cycliste âgé de 12 ans, de Sainte-Catherine, s'est produit sur la route 132 le 21 août, vers 14h15.

Selon les détails communiqués par la

Régie intermunicipale de police Roussillon, l'événement s'est produit près du 6370, route 132 à Sainte-Catherine.

L'automobiliste impliqué s'apprêtait à s'engager sur la voie rapide en direction du pont Mercier. Son attention était donc portée vers la gauche. Il surveillerait le passage du trafic et il n'a pas vu le trio de cyclistes venant dans l'autre sens.

Au moment où l'automobiliste s'est engagé sur la route 132, sa voiture a heurté un des cyclistes au passage. Celui-ci a été projeté dans la voie de gauche. Fort heureusement, aucune voiture ne passait à ce moment-là.

Par mesure préventive, le cycliste a été transporté à l'hôpital. Il souffre de contusions, mais n'a subi aucune fracture.

Le policier Michel Poirier, responsable des relations communautaires, rappelle aux cyclistes d'être prudents. Normalement, ils devraient circuler dans le sens du trafic. (HG)

Feu criminel dans une remorque ?

Les policiers de la Régie intermunicipale de police Roussillon enquêtent sur l'incendie d'une remorque fermée qui s'est produit lundi, vers 16h. Ils soupçonnent qu'il soit d'origine criminelle.

D'après les détails obtenus, la remorque remplie de ballots de coton se trouvait à l'Entrepôt PCG de Candiac. Des employés ont remarqué que de la fumée s'échappait de la remorque et ont appelé les pompiers.

«Nous avons trouvé une boîte d'allumettes en bois pas très loin et la porte de la remorque avait été forcée, ce qui nous laisse croire que c'est criminel», a indiqué Michel Poirier, policier attiré à la prévention et aux relations communautaires.

Toute personne qui a des renseignements ou qui aurait vu un va-et-vient suspect est priée de communiquer avec l'enquêteur Éric

Caza ou d'appeler à la ligne Info-crime confidentielle au 638-0911, boîte vocale 777 (HG)

Des conseils à enseigner aux enfants

De nos jours, on n'est jamais trop prudent. «Je vous invite à préparer votre enfant à réagir au danger et devant diverses situations», rappelle cette semaine la policière Gylaine Leclerc de la Sûreté du Québec de la MRC de Roussillon.

«Au parc, ne laissez pas votre enfant jouer seul et rappelez-lui d'éviter de parler à de jeunes beaucoup plus âgés que lui et à de adultes seuls qu'il ne connaît pas», conclut-elle.

Un enfant devrait apprendre à garder à moins un bras de distance entre lui et de inconnus et ne pas hésiter à quitter les lieux lorsqu'il se sent en danger.

«Dans un lieu public, déterminez ensemble un lieu de rassemblement, poursuit-elle. Ne le laissez pas aller seul aux toilettes. Si votre enfant se perd dans un centre commercial, il ne doit jamais quitter ou se rendre dans le stationnement pour vous chercher. Conseillez-lui de s'adresser à l'employé le plus près ou à la sécurité pour demander de l'aide.»

Il est conseillé d'enseigner à un enfant, ne jamais dévoiler son nom ou des renseignements personnels sur sa famille; quel qu'un qu'il ne connaît pas, de ne jamais monter dans l'auto d'un inconnu même si prétend connaître ses parents, qu'il est gentil ou qu'il a des cadeaux à lui offrir.

«Dites à votre enfant de donner des coups de pied et de crier au secours si quelqu'un essaie de l'entraîner de force», rapporte la policière. Enseignez-lui aussi à courir dans la direction opposée de la voiture, du suspect. Il aura ainsi le temps de se sauver attendant que l'auto revienne sur ses pas. (HG)

LA PRAIRIE HYUNDAI



OBTENEZ POUR 13\$/MOIS DE PLUS

UN AIR CLIMATISÉ OU DES MAGS + DES VITRES TEINTÉES ET UN AILERON

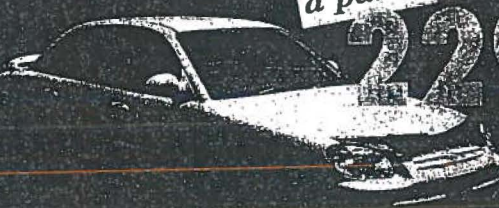
0% INTÉRÊT 36 MOIS

Sonata 2000 à partir 229\$

à partir 179\$*

FINANCEMENT 4,8%

DISPONIBLE jusqu'à 48 mois



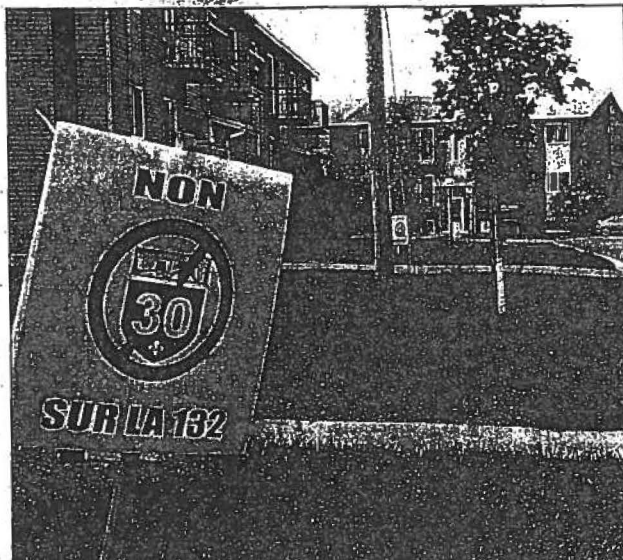
Meilleur service clientèle

HYUNDAI UNE BRÈ NOUVELLE UN ESSAI VOUS CONVAINCRA

LA PRAIRIE HYUNDAI

1055, boul. Taschereau, La Prairie 659-2500

Programme d'assistance clientèle 24 heures Hyundai



Depuis quelques semaines, plusieurs commerçants, citoyens et propriétaires d'immeubles à logements n'hésitent pas à afficher leurs couleurs au sujet de l'autoroute 30. (Photo - Normand Laberge)

L'opposition à l'autoroute 30 se poursuit

Normand Laberge

Saint-Constant - Les opposants du projet de construction de l'autoroute 30 sur la route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine, continuent de se manifester.

Depuis quelques semaines, plusieurs commerçants, citoyens et propriétaires d'immeubles à logements n'hésitent pas à afficher leurs couleurs en installant différentes pancartes sur leur balcon ou leur terrain.

C'est le cas des propriétaires d'édifices à logements des rues Lévesque et Place Lanctôt à Saint-Constant. Depuis quelques semaines, il n'y a pas un terrain n'ayant pas une affiche annonçant en gros caractères rouge et bleu: «Non à la 30 sur la 132».

Ces immeubles sont situés le long de la rivière du Portage, à quelques mètres de la route 132.

«Nous ne sommes pas contre la construction de l'autoroute 30, mais plutôt contre le fait qu'elle passe sur la route 132», précise l'une des propriétaires, Murielle St-Denis.

Elle soutient qu'elle aura beaucoup de difficultés à relouer ses logements en raison du bruit que provoquera la construction de l'autoroute 30 sur la route 132.

«Les travaux ne sont même pas commencés que certains locataires nous ont déjà fait savoir qu'ils ne voulaient pas renouveler leur bail», note-t-elle.

Pétition

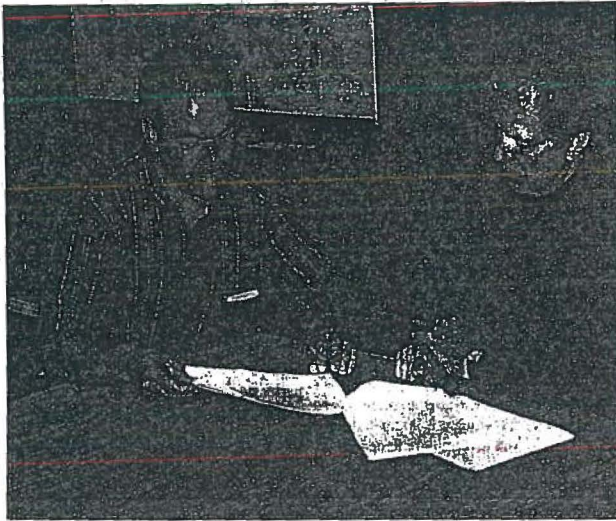
Ces propriétaires ne sont pas les seuls à s'opposer au projet. Des citoyens ont formé, il y a quelques semaines, un comité afin de s'objecter au tracé de l'autoroute 30 sur la route 132. Il porte le nom de Comité de l'autoroute 30 sud.

Essentiellement, ce comité aimerait forcer le Ministère des transports du Québec à changer son fusil d'épaule et à opter pour un tracé situé plus au sud de la route 132. Ils affirment qu'ils ne veulent pas être les «otages» de travaux qui, selon les plans préliminaires du MTQ, seront d'une durée variant entre 3 et 5 ans.

Le comité soutient que cette situation serait lourde de conséquences, non seulement pour les automobilistes, mais aussi pour les commerçants qui verraient leur achalandage fortement réduit par les travaux.

Quant à la route 132, le comité suggère d'en faire un «boulevard Taschereau amélioré». Un terre-plein pourrait y être aménagé, des feux de circulation pourraient, à la limite, être ajoutés afin d'améliorer la sécurité des citoyens et des commerçants.

Selon les dires de ce comité, le tracé sud coûterait deux fois moins cher que celui de la route 132. On parle de 67M\$ au lieu de 125M\$. ■



Serge Geoffrion a reçu la pétition des mains du porte-parole des résidents de Delson, Christian Ouellette.

Camions sur la rue Principale: Geoffrion appuie les signataires

Philippe Oikien

Delson - Le député provincial du comté de La Prairie, Serge Geoffrion, a affirmé cette semaine qu'il appuyait les signataires de la pétition concernant l'achalandage des camions lourds sur la rue Principale, à Delson.

Tel que rapporté dans la dernière édition, plus de 150 citoyens de Delson ont signé une pétition afin que les poids lourds cessent d'emprunter cette rue pour aller et revenir de la compagnie Stella-Jones.

Chaque année, quelque 12 000 mastodontes utilisent cette avenue résidentielle, ce qui représente près de 250 camions par semaine.

«Compte tenu des activités toujours croissantes de l'entreprise Stella-Jones et du volume de camions qui empruntent cette rue, j'estime urgent que nous trouvions ensemble, comme communauté, une solution de rechange à cette situation potentiellement dangereuse», a confié le député cette semaine au Reflet.

M. Geoffrion s'est dit très conscient que cette situation nuit à la qualité de vie de ses résidents ainsi qu'à leur sécurité.

Entre temps, la réunion qui devait avoir lieu lundi 11 septembre, de concert avec Delson, Saint-Constant, le MTQ et le député a été annulée par ce dernier.

«Cela aurait été inutile de faire la réunion dans les circonstances. La compagnie Stella-Jones doit aussi nous donner son avis. Plusieurs choses doivent être faites au préalable», a confié l'attaché politique du député, Éric Cardinal.

Se disant conscient des retombées socio-économiques des activités de Stella-Jones, parmi les industries les plus importantes et les plus anciennes de Delson, le député Geoffrion soutient qu'il «est maintenant temps, de concert avec toutes les parties impliquées, de trouver une solution raisonnable à cette situation».

Ashby réplique à Gagné

Le maire de Saint-Constant, Daniel Ashby, a quant à lui répondu au maire Georges Gagné qui voudrait voir les camions emprunter plutôt la rue Saint-Pierre, à Saint-Constant...

«Voyons, on ne règle pas un problème en l'envoyant chez le voisin. Nous (Saint-Constant) avons déjà des problèmes à gérer le flot de camions et avec la voie ferrée à la sortie du Musée ferroviaire, c'est quasi-impensable», a plaidé le maire.

Ce faisant, il semble que cette alternative ne soit pas la meilleure non plus aux yeux des dirigeants de Stella-Jones, notamment en raison des coûts d'aménagement reliés à un tel changement. ■

On pourra virer à droite

elle aussi, la Ville de Québec ne sera pas du lot.

Selon M. Chevrette, une quinzaine de municipalités désiraient être le théâtre d'un des projets-pilotes. « Il y a beaucoup de spontanéité, dit-il. Il va y avoir de la déception. »

Autoroute 30 : Chevrette optimiste de pouvoir devancer les travaux

Le ministre presse aussi Ottawa de s'impliquer dans le SLR

MARTIN PELCHAT
du bureau de La Presse, QUÉBEC

L'implication financière imminente du gouvernement fédéral pourrait permettre de devancer de plusieurs années le parachèvement de l'autoroute 30 sur la Rive-Sud de Montréal, affirme le ministre des Transports du Québec, Guy Chevrette.

Prévu dans 10 ans dans les plans du MTQ, le projet pourrait se réaliser d'ici cinq ou six ans, selon M. Chevrette, si Ottawa metait la main à la pâte. « Ce serait une grande décision que je souhaite, parce que les gens de la rive sud de Montréal sont vraiment mal en point dans leur capacité de déplacement; ce sont eux qui souffrent le plus de la congestion, dit-il. Nous autres, on est prêts à le faire. »

La Presse a dévoilé la semaine dernière le projet du ministre fédéral des Transports, David Collenette, de financer à hauteur de 238 millions la réalisation de 14,1 km de route entre Vaudreuil-Dorion et Beauharnois, incluant la construction de deux ponts et d'un poste de péage. De sources sûres, La Presse a appris que le ministre a fait du dossier une priorité urgente qu'il compte soumettre au conseil des ministres à l'automne.

Guy Chevrette n'avait pas eu vent de ce projet, mais geste préélectoral ou pas du gouvernement fédéral, il pourrait permettre au Québec de trouver assez d'argent dans ses propres goussets pour compléter les 21 autres kilomètres entre Beauharnois et Châteauguay, dit-il. Cette partie des travaux est évaluée à 292 millions. « S'ils construisent les deux ponts, c'est presque 50 %. Je pourrais aisément devancer l'échéancier de 10 ans. »

SLR

M. Chevrette a par ailleurs écrit jeudi au ministre Collenette pour le presser de participer financièrement à la réalisation d'études d'avant-projet en vue de l'aménagement d'un système léger sur rail (SLR) sur l'estacade du pont Champlain. Ces études coûtent 14 millions et comprennent les plans et devis préliminaires requis pour le processus d'évaluation environnementale.

un premier temps, des policiers pourraient demeurer sur les lieux. Quant aux recettes, elles seront consacrées à des mesures visant à améliorer la sécurité routière, comme des campagnes de sensibilisation ou des projets de réfection de routes, promet le ministre.



Guy Chevrette
PHOTO THÉÂTRE ROBERT MAILLOUX, La Presse

« Il me paraît urgent de concrétiser notre collaboration dans ce dossier », écrit M. Chevrette. « Je souhaite vivement que dans les jours qui viennent, l'engagement du gouvernement fédéral dans ce projet puisse être confirmé et qu'il soit possible d'entreprendre les études requises. »

Évaluée à 630 millions, la réalisation du SLR est elle aussi conditionnée à l'implication financière du fédéral. Il semble toutefois qu'Ottawa compte sur son nouveau programme d'infrastructures pour cette fin.

Selon Guy Chevrette, cela ne suffira pas, car le programme ne réserve que 50 millions par année au Québec en matière de transport. « Je pense que ça va faire l'objet d'un dossier particulier », dit-il, néanmoins confiant. « Tout le monde est unanime sur le SLR. J'ai l'impression qu'ils vont embarquer. »

MICHEL PRATTE SPORT

SOYEZ PRÊT À PRENDRE LA ROUTE

FORFAIT ENTRETIEN D'ÉTÉ

29,99 \$

PLUS TAXES.
S'applique à la plupart des véhicules.

Voilà les vacances. Alors, avant de prendre la route du chalet ou le chemin du camping, préparez votre voiture avec le Forfait entretien d'été du Nouveau Midas

NOUS FAISONS TOUT CE QUI SUIT :

- Lubrification, vidange d'huile à moteur et remplacement du filtre - inclut jusqu'à 5 litres d'huile Penzoil ou d'une autre marque d'huile de qualité équivalente

22 juillet 2000
L'APRESSE

- 31 -

20 juillet 2000

Actualités

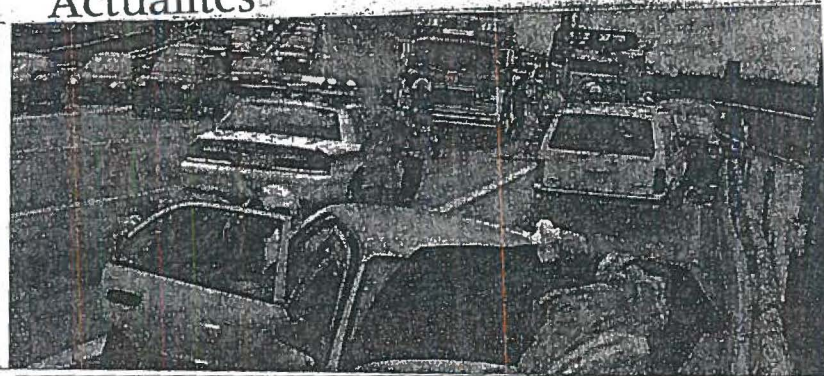
la part de nos municipalités s'il a l'intention de forcer des regroupements de services de police», lance le maire de Rosemère et porte-parole des 27 maires de la couronne nord, Yvan Deschênes.

Selon lui, le gouvernement a décidé de mettre à contribution les citoyens de la couronne nord non seulement pour aider Montréal, mais aussi Laval, qui a déjà réussi à faire inscrire son Cosmodôme parmi les équipements régionaux dont les déficits seront épongés par les 105 villes de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La Société de transport de Laval entend également profiter de la réorganisation

des services de la couronne nord.

M. Deschênes rétorque que la police de Laval rêve de se doter d'un centre de détention dont les villes de la couronne nord n'ont pas besoin. Il ajoute qu'une étude dans sa MRC (Thérèse-de-Blainville) a démontré qu'elle n'avait pas avantage à s'intégrer à un centre 911 régional, puisque les répartiteurs des services de police ont le temps de répondre aux appels d'urgence.

Les maires de la couronne nord sont ouverts à des mises en commun, dit-il, à condition qu'elles donnent des économies. Ils craignent d'ailleurs d'être victimes d'une pathologie réelle.



Pas d'autoroute sur la 132, clament des citoyens

STÉPHANIE BÉRUBÉ

« On n'est pas contre l'autoroute 30 : on la veut au meilleur endroit », déclare Mario Arsenault, président du Comité pour l'autoroute 30 Sud, qui s'oppose à ce que la route 132 entre Candiac et Sainte-Catherine, sur la rive sud de Montréal, soit transformée en autoroute. Une barrière physique et psychologique à éviter, selon le groupe, qui préconise un tracé au sud, en milieu agricole plutôt qu'en milieu urbain.

Le comité s'est formé après que certains de ses membres eurent pris connaissance des intentions du gouvernement, il y a à peine plus d'un mois. Déjà 12 000 personnes ont signé sa pétition demandant au ministère des Transports de réviser son projet. Les citoyens attendent maintenant que le ministre Chevrette accepte de les rencontrer pour lui remettre en mains propres la pétition. Entre-temps, la douzaine de membres ont posé des pancartes en bordure de l'actuelle route 132 pour manifester leur désaccord à la construction d'une autoroute de huit voies en ville.

Selon le Plan de gestion des déplacements que le ministre Chevrette a dévoilé en avril dernier,

l'autoroute 30 serait située à l'endroit où se trouve la route 132, qui traverse actuellement Candiac et Delson et sépare Sainte-Catherine de Saint-Constant, un bassin de population d'environ 64 000 personnes. D'après le groupe, cette décision va directement à l'encontre de la politique de fusion municipale de la ministre Harel, qui veut rassembler les citoyens.

L'alternative proposée : faire passer l'autoroute plus au sud, en dehors des villes, dans les champs. « Notre but premier est de sauver notre qualité de vie », explique Pierre Arcouette, aussi membre du comité. Dans la lettre envoyée au ministre Chevrette, le groupe explique son désaccord avec les



Le Comité pour l'autoroute 30 Sud a commencé à poser des pancartes en bordure de la route 132 pour annoncer son opposition au trajet préconisé par le ministère des Transports.

plans, faisant notamment valoir que la pollution et le bruit accru seraient néfastes à la santé des citoyens qui vivent près de la 132. Mais, selon eux, la santé économique de la région serait aussi du-

rement touchée par l'apparition de la 30 en ville. « Les commerces adjacents pourraient perdre jusqu'à 50 % de leur clientèle », soutient M. Arcouette, en précisant que les propriétaires des commerces qui

longent la 132 sont massivement contre l'agrandissement de la route. Le Comité prétend aussi que certains commerçants pourraient pas survivre à la période de travaux, durant laquelle leurs clients avec leurs clients seront coupés. Selon l'étude du gouvernement, les travaux de construction devraient durer environ trois ans; M. Arcouette pense qu'il s'écoulera beaucoup plus de temps entre la première pelletée de terre et l'ouverture des voies rapides. Il demande d'ailleurs où circuler les véhicules durant les travaux dans les quartiers résidentiels ?

À l'automne 2000, des audiences publiques sont prévues. « Quand ils disent qu'ils vont nous consulter, ce n'est pas vrai », explique Mario Arsenault, député. D'après lui, il n'y a pas eu de consultations publiques et la population souffre d'un manque d'information dans ce dossier. Malgré tout, le groupe pense que la pression municipale pourra jouer en sa faveur. Il fonde beaucoup d'espoir en sa rencontre avec Guy Chevrette. « C'est la seule personne qui peut nous comprendre et nous écouter », dit M. Arcouette.

Pétition concernant le parachèvement de la 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

Y Chevette,
ministre des Transports

us, les 10 800 personnes et 98% des
nerces situés de chaque côté de la route
avons signé une pétition pour demander
re ministère de construire le parachève-
de l'autoroute 30 entre Candiac et
e-Catherine sur le tracé Sud au lieu du
Nord (route 132).

us sommes totalement en désaccord
le tracé Nord pour les raisons sui-
s:
sidérant que le tracé Nord passe au
de nos quatre villes, soit Candiac,
e-Catherine, Saint-Constant et Delson,
omptent environ 64 000 citoyens;
sidérant que notre qualité de vie sera
ement menacée par le bruit du trafic
éhicules; et plus particulièrement des
véhicules lourds qui ne cesseront d'aug-
menter au cours des années à venir et ce, selon
le ministère des Transports qui esti-
me qu'il y aura une augmentation de 40%
de véhicules de toutes sortes d'ici 15 ans;

sidérant que la pollution par le
cycle de carbone et le bruit sera néfaste
à la santé de tous les citoyens avoi-
sant;

sidérant que cette autoroute sera la
construite en Montérégie et au Québec
en milieu urbain;
sidérant que les travaux s'échelonnent
sur une période de 10 ans, selon l'é-
tude de votre ministère;

sidérant que les commerces situés sur
le 132 risquent des pertes financières
considérables pouvant aller jusqu'à une
perte de rentabilité de 50% de leur chiffre
d'affaires et certains risquent même la fail-
lite durant la durée des travaux. Il faut val-

ment les écouter pour comprendre leur
désarroi.

Considérant que tous les immeubles à
logements et les maisons résidentielles con-
struites sur la route 132 ainsi que ceux situés
près de cette route verront la valeur de leurs
immeubles diminuer considérablement;

Considérant que les villes de Delson, de
Saint-Constant et de Sainte-Catherine
seront, en quelque sorte, pénalisées parce
qu'elles n'auront pas d'autres routes sec-
ondaires, comme c'est le cas pour les villes
de Candiac, de La Prairie et de Brossard qui
possèdent, en plus de l'autoroute 30, le
boulevard Taschereau et l'autoroute 15;

Considérant que les rues des quatre
municipalités seront surutilisées durant les
travaux pour contourner le trafic et l'aug-
mentation probable des taxes pour payer
l'entretien de ces routes et ce, sans compter
tous les inconvénients que devront subir les
riverains qui habitent sur ces rues.

Considérant que la construction de l'au-
toroute 30 sur le tracé Nord occasionnera des
coûts additionnels d'entretien à cause de
l'aménagement sophistiqué tel que représenté
sur les maquettes de votre ministère et tout
particulièrement lors du déneigement, alors
que la construction de l'autoroute 30 sur le
tracé Sud n'occasionnera aucun coût addi-
tionnel à cause de son simple aménagement;

Considérant qu'une autoroute est une voie
de contournement;

Notre comité propose le parachèvement
de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-
Catherine sur le tracé Sud.

Mario Arsenault, président
Pierre Arcouette, vice-président
Louise Forget, secrétaire
du Comité de l'autoroute 30 Sud

Au Jardin Fruité

42 St-Pierre
St-Constant
638-6899
Heures d'ouverture
pour l'été
9h00 à 9h00
tous les jours

Comparez nos bas prix

Spéciaux

Valide du Samedi 12 août au Vendredi 18 août

Raisin rouge

Sans pépin

Californie

Poire Bartlett

gr.13.5

Californie

Prune rouge

80-90

Californie

Tomate serre

#1

Canada

Brocoli

x14

Québec

Concombre

Super select.
Québec

Salade
feuille

x24 Québec

Piment vert

large

Québec

Orange

138 avec pépin
Californie

Carotte

Sac 2 lb 59¢
Québec ch

Plusieurs autres spéciaux en
magasin à 99¢ ou moins

Valide jusqu'à épuisement de la marchandise. Quantité limitée.

Au Jardin GLACÉ

Céleri 69¢
24 Québec ch

boîte aux lettres

Le Reflet 26 août 2000

L'autoroute 30 et le gros bon sens

Est-il normal qu'une autoroute comme la 30 se retrouve en pleine ville? De Sorel à Candiac, cette route de l'acier évite les centres urbains. Pourquoi, dans notre région, le ministre des Transports déciderait-il de la construire à travers les villes de Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant et même Candiac?

Nous constatons que la grande majorité des marchands directement concernés s'opposent au fait que le tronçon de la 30 coïncide avec la 132. À remarquer que cette dernière conduit au pont Mercier et est très achalandée. La pollution par le bruit et par les gaz générés lors de la combustion des carburants de toutes sortes a atteint un tel niveau dans les villes canadiennes que le ministre des Transports du Canada, David Collet, a lancé un programme de lutte

au smog urbain (voir La Presse du 22 juin 2000). N'est-ce pas un bon moyen de lutter contre la pollution en exigeant que la 30 se construise dans les terres, loin de nos cités?

Ce n'est pas d'hier qu'on tente d'influencer le gouvernement. Lors de la construction de l'autoroute des Cantons-de-l'Est (la 10), le maire de Granby multipliait les pressions afin que cette nouvelle route passe au milieu de sa ville. Durant le parachèvement de l'autoroute 20 (Montréal-Québec) dans le comté de Drummond, le maire de Drummondville souhaitait ardemment que celle-ci traverse sa cité. Heureusement, pour le bien et la tranquillité de ces résidents, les autorités ont décidé de contourner les deux villes. Que le ministre actuel des Transports du Québec fasse de même avec la 30 pour le confort des gens de nos municipalités. De

plus, on apprend que le tracé vers le Sud, dans les terres, coûterait moins cher aux contribuables.

Pensons au futur, lorsque l'autoroute sera complétée et rejoindra la 401 près de Valleyfield. Imaginons le trafic venant de l'Ontario et des États-Unis qui empruntera cette voie pour éviter l'île de Montréal. Tous ces véhicules circuleront sur la 132, sans arrêter, se dirigeant soit vers Sorel, Sherbrooke ou encore vers Québec, le Lac-Saint-Jean, les provinces maritimes, etc.

À mon avis, construire l'autoroute 30 dans les terres, vers le Sud, est une question de gros bon sens!

Réjean Girard,
Candiac

-34-

Autoroute 30 : l'AGA Roussillon ne prend pas position

Avis à nos membres,

Il est évident que ce «chaud» sujet d'actualité concernant notre région ne laisse personne insensible. A la demande des différents intervenants, l'Association des gens d'affaires Roussillon se devait de vous informer de sa position dans ce dossier.

Étant donné l'impact économique et social que produira, pour l'ensemble de nos membres, l'arrivée de l'autoroute 30 dans notre secteur, l'AGA Roussillon a été active de la façon suivante:

1. Représentation de l'AGA Roussillon au sein du comité de suivi de l'autoroute 30 parrainé par la SODER de 1994 à 1998, et au comité élargi de l'autoroute 30 de 1999 à ce jour.
2. Invitation à assister aux soirées publiques d'information qui ont eu lieu en juin 1998.
3. Invitation transmise au comité intermunicipal de l'autoroute 30 (tracé nord), lors d'un déjeuner des membres afin qu'il nous informe davantage (23 mars 2000).
4. Rencontre spéciale entre les membres du conseil d'administration de l'AGA Roussillon et du comité intermunicipal de l'autoroute 30 (tracé nord) pour mieux prendre connaissance du dossier (5 avril 2000).
5. Présence à une soirée d'information organisée par les membres du comité pour l'autoroute 30 sud.

Enfin, nous vous assurons que nous étions, que nous sommes et que nous serons présents dans ce dossier de l'autoroute 30.

Rappelons-nous que la mission de l'AGA Roussillon consiste principalement à:

- a) regrouper les gens d'affaires pour favoriser les occasions d'affaires;
- b) resserrer les liens entre ses membres afin de créer un effet de levier pour la promotion des biens et services offerts chez nous;
- c) promouvoir l'achat local;
- d) fournir aux membres des services de représentation, d'information et de soutien;
- e) procurer aux membres des moyens afin qu'ils puissent faire connaître au corps politique local, régional et provincial leurs désirs et aspirations.

Il va de soi que le souci d'assumer adéquatement notre rôle nous incite à garder prioritairement à l'esprit la raison d'être de notre association.

Nous sommes favorables à l'implantation de l'autoroute 30 devenue une nécessité quotidienne. Toutefois, concernant le choix du tracé, nous nous abstenons de prendre position considérant les limites de notre mission et le respect de l'opinion individuelle de chacun d'entre vous.

Au besoin, nous vous invitons, cependant, à vous informer auprès des différentes associations concernées, soit: le Comité intermunicipal de l'autoroute 30, Normand Cool

(tracé Route 132); le Comité pour l'autoroute 30 Sud, Pierre.Arcouette (tracé par les terres).

Enfin, nous nous engageons à demeurer attentifs à vos intérêts, le moment venu, quel que soit le tracé choisi:

en invitant, au besoin, les intervenants susceptibles de vous informer adéquatement;

en demeurant présents aux différents comités de discussion;

en offrant des stimulants promotionnels aux membres qui seront affectés lors de la construction;

en sollicitant les différents intervenants, aux moments opportuns, à prendre des mesures afin de faciliter les accès aux places d'affaires de nos membres affectés par les travaux;

en écoutant vos attentes et en y répondant le mieux possible, tenant compte de nos ressources.

Sachez que nous sommes réjouis que notre région se soit vu réserver les sommes nécessaires à la continuité de l'autoroute 30 «chez nous». C'est assurément un atout pour le développement de notre région et nous invitons chacun de vous à en mesurer l'impact pour mieux vous y préparer.

Le conseil d'administration
de l'AGA Roussillon
635-1761

La 30 : une chicane de clôture

La présente est pour donner mon opinion d'utilisateur de la 132 sur le fait de compléter l'autoroute 30 sur le tracé de la 132.

J'habite à l'extérieur de la région mais je traverse ce secteur trois fois par semaine, du pont Mercier à la 15 Sud, dans le cadre de mon travail. Ce faisant, j'ai pu constater deux choses. D'abord qu'il est grandement temps d'ajouter de la capacité à cette artère et que, compte tenu de l'espace disponible dans ce couloir, ça ne devrait pas être vraiment compliqué. Ensuite, je serais bien curieux de savoir où j'irais le rejoindre le fameux tracé Sud.

D'ailleurs, pourquoi croyez-vous que le corridor de la 132 est si large, si ce n'est pour permettre le passage d'une voie rapide bordée de voies de service? Je crois que le problème avec les «98% des commerçants qui sont contre», c'est qu'ils utilisent les terrains laissés vacants par le fait que la 30 aurait dû être construite il y a tant d'années (à titre de station-

nement, de cour à véhicules usagés, etc.) propriété du ministère des Transports. Avec la 30 sur la 132, ils perdraient ce qu'ils considèrent comme leur «droit acquis» sur ces terrains.

Je crois que cette «chicane de clôture» ne fera que retarder le parachèvement d'une infrastructure que les Québécois en général et les gens de la MRC Roussillon en particulier ont déjà largement payée par le biais de leurs impôts et taxes.

Nous avons tous droit à des routes en état de supporter le trafic quotidien en toute sécurité et... sans bouchons! Au lieu de se chamailler sur le tracé de la 30, les gens du milieu devraient faire des pressions afin que le ministère des Transports commence les travaux dans les plus brefs délais.

Richard Dupuis,
Saint-Ignace-de-Loyola,
région de Lanaudière

Réplique à une lettre

En réponse à Guillaume Maheu de Saint-Constant

En lisant votre réplique au comité en faveur de l'autoroute 30 Sud parue dans le journal Le Reflet du 18 août, vous démontrez avec clarté et brillance qu'un véhicule lourd qui circule à 100 km/h causerait moins de pollution et de bruit s'il n'avait pas à s'arrêter à chaque feu de circulation. Il en causerait certainement beaucoup moins si le même camion circulait sur la 30 Sud, plus loin des zones résidentielles.

Vous ajoutez: «Notre région se développe et il faut en accepter les conséquences». Il faut plutôt prévoir les conséquences et agir dans le respect des citoyens et citoyennes qui ont choisi de s'établir dans nos villes. En nous limitant à un seul axe routier, la 30 Nord en place de la route 132, pour les déplacements d'est en ouest (et vice et versa) parmi le trafic lourd à plus de 100 km/h, vous n'offrez à personne aucune alternative de déplacement alors que, partout où passe l'autoroute 30, le ministère des Transports a favorisé un tracé qui contourne les municipalités sans trop les diviser et surtout sans épiétrer sur des routes importantes existantes. A Brossard et à La Prairie, l'autoroute 30 n'emprunte pas le boulevard Taschereau...

L'exemple de Montréal que vous évoquez, fait penser à l'autoroute Métropolitaine, Ville-Marie, Décarie. Bref, des modèles d'axes routiers que j'espère, avec l'achalandage d'aujourd'hui et de demain, vous ne souhaitez pas voir implanter sur la route 132 qui nous concerne tous.

Vous confirmez que les travaux d'aménagement et de construction dureront un peu plus

de 5 ans sur l'actuelle route 132. Même 5 ans et un jour, c'est trop long. Savez-vous ce que sera la vie des gens qui doivent y circuler pour aller seulement travailler? Plus de 3654 déplacements, matin et soir, au bord de viaducs suspendus entre ciel et terre qu'on devra contourner tantôt à gauche, tantôt à droite, tantôt dans la roche, le sable, la poussière, la boue. Arrête, repart, recule on s'est trompé... En plus des attentes au pont Mercier et à Candiac, combien faudra-t-il de temps pour se rendre au travail... au cégep... à l'université... à l'hôpital? Cela pourrait être, si facile et sécuritaire autrement, pour nous et pour les travailleurs affectés à la construction de l'autoroute.

Vous vous questionnez sur l'impact économique que causerait la construction de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132. Le rapport final préliminaire dossier no 398-7898 de Dibo-Consult, 16 novembre 1998, à la demande des maires, nous raconte l'agonie de plusieurs entreprises situées en bordure de la route 132 avec des noms et des adresses. Les voies d'accès situées de part et d'autre de l'autoroute 30 Nord constituent un frein au développement économique et étoufferont les commerces actuels parce qu'il y aura nécessairement une augmentation du temps de parcours pour accéder aux commerces fréquentés. La visibilité de ces derniers ne sera plus la même et l'accessibilité devenue indirecte et difficile risque d'affecter l'achalandage. Tous ces commerces paient des taxes et emploient des gens qui paient aussi des taxes. Ce rapport ne mentionne pas tous les commerces qui sont situés ailleurs qu'en bordure de la route 132 mais qui subiront des contrechocs directs pen-

dant et après la construction.

Finalement, vous considérez l'autoroute 30 Nord, érigée sur l'actuelle route 132, comme «une voie rapide entre deux points». Où est le premier point? Où est le deuxième point? Dans la courbe à 90 degrés à Ville Sainte-Catherine vers Châteauguay? (à 100 km/h). Au pont Mercier? (à 100 km/h). Dans la courbe de Candiac? (à 100 km/h).

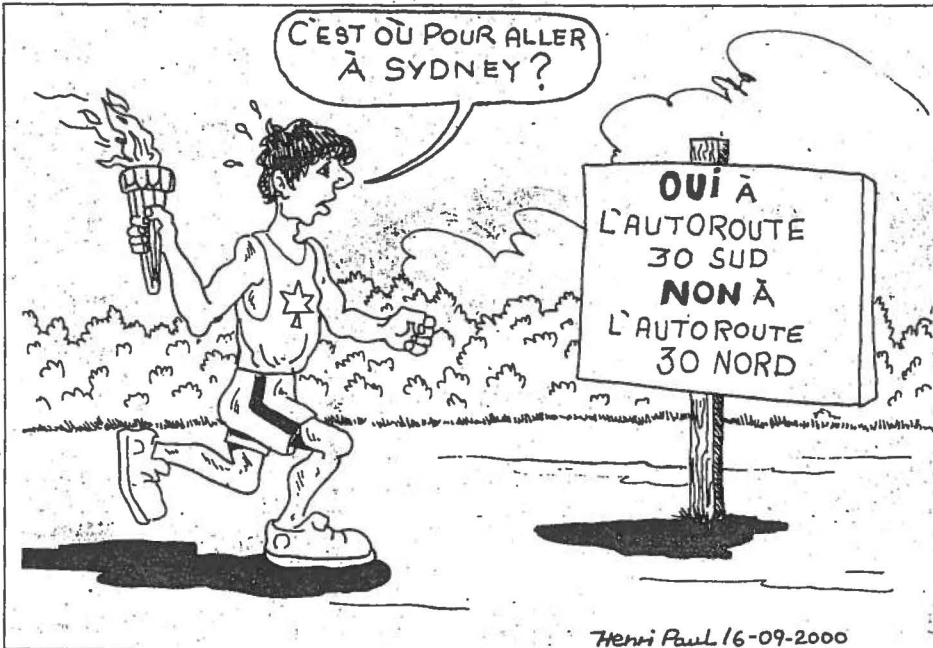
En réalisant l'autoroute 30 sur le tracé Sud, les économies permettraient de libérer des sommes d'argent pour améliorer la sécurité sur la route 132 et permettraient aussi l'utilisation de l'estacade au covoiturage pour diminuer quelque peu les attentes au pont Mercier. Tout est asphalté en conséquence...

Beaucoup de questions demeurent sans réponse quant à votre choix du tracé Nord: l'aspect visuel, l'aspect sonore, le milieu humain, le développement commercial direct et indirect, les compensations à offrir aux entreprises et aux personnes touchées pendant les travaux.

L'isolement des gens, par le fractionnement de notre territoire séparé en deux selon la proposition d'établir l'autoroute 30 sur la route 132, constitue une brèche irréparable dans l'intégrité du tissu urbain.

Pour toutes ces considérations, j'apporte mon appui au Comité de l'autoroute 30 Sud et j'invite les résidents et les résidentes des villes concernées à prendre position et à l'exprimer au Comité de l'autoroute 30 Sud. Notre qualité de vie ne dépend, comme celle des générations à venir.

Mario Perron, Saint-Constant, membre du Comité de l'autoroute 30 Sud



S'il n'y a pas de consensus, pas d'autoroute 30 »

- Guy Chevrette

Normand Laberge

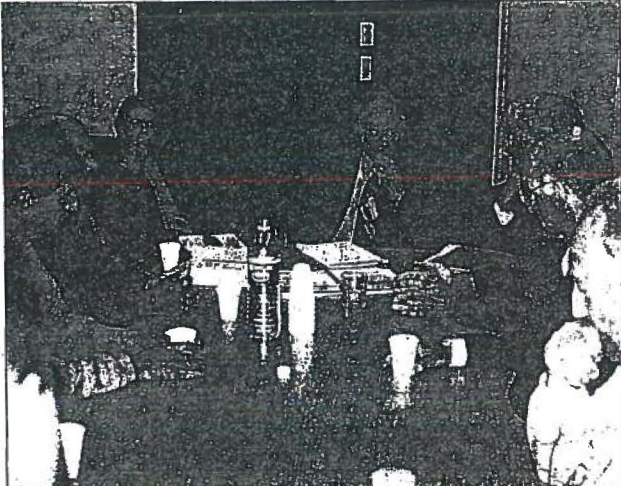
« Pas de consensus, pas route 30 ». Voilà le message que le des Transports, Guy Chevrette, remis aux élus de la région, le ombre.

sant le porte-parole du Comité inter- tal de l'autoroute 30, le conseiller pal de Saint-Constant, Normand indiqué au Reflet que la position du re des Transports (MTQ) est très ce sujet.

aut travailler ensemble, note-t-il. Il il y ait un consensus dans le milieu. 'est pas le cas, les commissaires du des audiences publiques environ- ales (BAPE) n'auront pas d'autre ue de nous dire d'aller refaire nos »

ool n'a pas caché par ailleurs son i face à la désinformation qui est se depuis plusieurs semaines contre t de l'autoroute 30.

comité intermunicipal est d'autant éré qu'on est porté à l'identifier le défenseur du tracé de la route ce n'est pas tout à fait le cas. Nous



Le ministre des Transports du Québec, Guy Chevrette, aux côtés du député provincial du comité de La Prairie, Serge Geoffrin, discutant avec les élus municipaux de l'autoroute 30.

sommes d'accord avec le tracé de la route 132, mais pas de n'importe quelle façon. »

D'ailleurs, le comité intermunicipal est toujours en discussion avec le MTQ afin d'atténuer les impacts qu'aurait cette autoroute si elle était construite tel que proposé par le ministère.

Aux dires de M. Cool, il faut faire la distinction entre l'autoroute standard préconisée par le MTQ et le boulevard urbain suggéré par le Comité de la 30 sud.

« Nous, on se situe à mi-chemin entre les deux, précise-t-il. Nous sommes en faveur d'une autoroute harmonisée en fonction des besoins urbains. »

Pétition

Quant à la pétition de plus de 13 000 signataires présentée par le Comité de la 30 sud, M. Cool s'est interrogé sur l'importance d'un tel document. « C'est quoi la pertinence d'une telle démarche s'il est impossible de la consulter ? À ce sujet, M. Chevrette s'est dit étonné qu'on ne lui ait pas remis cette pétition, d'autant plus qu'à l'origine le Comité de la 30 sud réclamait expressément une rencontre avec le ministre pour la lui remettre. »

« Je ne veux pas faire de coup de tête »

Philippe Olive

Un résident de Saint-Constant, Philippe Olive, a exprimé sa frustration face à la situation de l'autoroute 30. Il a déclaré qu'il ne veut pas faire de coup de tête, mais qu'il est mécontent de la façon dont le projet est géré. Il a mentionné que le projet coûte des millions de dollars et qu'il a des inquiétudes quant à l'impact sur l'environnement et la communauté.

Un résident de Saint-Constant plus riche de 15 millions \$!

Philippe Olive

Un résident de Saint-Constant, Philippe Olive, a exprimé sa frustration face à la situation de l'autoroute 30. Il a déclaré qu'il ne veut pas faire de coup de tête, mais qu'il est mécontent de la façon dont le projet est géré. Il a mentionné que le projet coûte des millions de dollars et qu'il a des inquiétudes quant à l'impact sur l'environnement et la communauté.

Si vous aimez les belles lunettes

EASYCLIP

Les lunettes avec Clip-Solaire Magnétique

50 modèles en magasin

VERRES DE CONTACT	LENTILLES DE LUNETTES SANS TRAITEMENT	2000 MONTURES
PORT QUOTIDIEN 48\$	SIMPLE VISION 39\$	de marques réputées.
PORT PERMANENT 68\$	DOUBLE Foyer ST/25 Rond 22 59\$	À partir de 69\$
JETABLES (6 MOIS) 98\$	FOYER PROGRESSIF 99\$	
BAUSCH & LOMB	VII, Truevision etc	

3 MOIS DE COULEUR 94\$

6 MOIS DE LENTILLES CLAIRES POUR 94\$

COMPLETE LA SOLUTION TOUT-EN-UN

FreshLookEyes

*** ARMOIRES ***
 DE CUISINE ET SALLE DE BAINS **-25%**

** Pourquoi pas acheter directement du manufacturier? **

Service d'installation compris

- Érable
- Stratifié
- Thermo
- Chêne
- Lacqué
- Mélamine

Lundi au vendredi de 9h à 17h ou sur rendez-vous

Depuis 12 ans à Delson

CUISINE ARTek

Estimation à domicile 7 jours / semaine

181, St-François-Xavier Delson **638-5697**



**Un problème de santé qui persiste ???
 Vous n'avez aucune solution ???**

Des nerfs pincés peuvent détériorer votre santé. N'ignorez pas ces signaux d'alarmes:

- Maux de tête, migraines
- Points entre omoplates
- Douleurs au cou, bras, épaules
- Douleurs sciatiques
- Engourdissements des mains et pieds
- Nervosité, insomnie, anxiété
- Difficultés respiratoires
- Fatigue et manque d'énergie

Expérience avec les enfants: otite, asthme, infections, hyperactivité, concentration

- Évaluation posturale et examen par thermographie à infrarouge
- Équipe expérimentée et dynamique
- Programme budgétaire

Venez nous rencontrer pour une consultation/examen **SANS FRAIS** (incluant radiographies) sur présentation de cette annonce

Centre Chiropratique Dargis Charest Spécifique



104, MONCHAMP, SAINT-CONSTANT Pour rendez-vous, composez: 635-1125

CENTRE NUTRITION-SANTÉ BIOLIGNE

Maigrir au moyen du programme Bialigine

35, rue Saint-Pierre, suite 105, Saint-Constant - 635-5099

Peut-on maintenir son poids une fois qu'on l'a perdu?



Mélanie Boudreau N.D.

Tout dépend par quels moyens on a maigri. Si on prend soin de CORRIGER LES CAUSES DE l'embonpoint au moyen d'un régime équilibré, le corps aura tendance à maintenir son poids.

« QUELLES SONT DONC LES CAUSES DE L'EMBOINPOINT? »

Chaque cas représente des facteurs particuliers: mauvaises habitudes alimentaires, abus de sucre, facteurs héréditaires, stress... Cependant, il y a un dénominateur commun: LE CORPS EMMAGASINE PLUS DE GRAISSES QUE SES BESOINS. Il faut donc rétablir le métabolisme pour stabiliser la perte de poids.

« AVANT TOUT, BIEN NOURRIR SON CORPS »

Pour maigrir et pouvoir conserver son poids, les repas seront donc complets, équilibrés où on mange à sa faim sans se soucier des calories.

« UN SERVICE DISPONIBLE POUR TOUT »

Vous ne savez pas prendre en main, une simple consultation (sans frais) nous permettra de connaître si notre approche vous convient. Profitez-en!

« BIOLIGNE, UN CENTRE QUI A FAIT SES PREUVES... »

Téléphonez maintenant pour un rendez-vous. Première consultation GRATUITE

635-5099

- ✓ PERTE DE POIDS
- ✓ MÉTHODE NATURELLE
- ✓ PROBLÈMES DE SANTÉ reliés à l'alimentation (cholestérol, ménopause, etc.)
- ✓ Basés sur le MÉTABOLISME
- ✓ PROGRAMME PERSONNALISÉ



Le ministre des Transports, Guy Chevrette, a tenu à apporter des précisions relativement au projet de parachèvement de l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine. (Photo d'archives)

Autoroute 30 : le ministre Chevrette précise

par Roland L'Ébèque

Saint-Constant - Le ministre des Transports du Québec, Guy Chevrette, a tenu à apporter des précisions relatives à la rencontre qu'il a eue avec les dirigeants du Comité intermunicipal de l'autoroute 30 et ceux du Comité de la 30 sud, le 29 septembre.

Dans un communiqué remis à la presse, le ministre a fait savoir qu'il n'a jamais dit qu'il n'y aurait pas d'autoroute s'il n'y avait pas de consensus au sein de la population. Il déplore que ses propos aient été mal interprétés par certains élus municipaux.

Sensible aux préoccupations de chacun, M. Chevrette a rappelé que le parachèvement de l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine, s'inscrit à l'intérieur d'un processus réglementaire établi en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre a signalé du même coup aux deux comités que le tracé actuellement retenu par le ministère est celui de la route 132. Il s'inscrit dans le cadre de l'étude d'impact déposée par le ministère de

l'Environnement en octobre 1998.

« À l'heure actuelle, le ministre des Transports est à préparer les réponses aux questions formulées par le ministère de l'Environnement. Ces réponses devraient être déposées d'ici la fin de l'année », a indiqué le ministre.

Par la suite, un avis de recevabilité doit être émis par le ministre de l'Environnement lorsque l'étude d'impact sera jugée conforme aux exigences environnementales.

À partir de ce moment, le processus de consultation publique de 45 jours sera enclenché par le Bureau des audiences publiques (BAPE) de façon à permettre aux citoyens de prendre connaissance de l'étude. Toute personne, groupe, organisme public ou privé, pourra alors exprimer son accord ou son désaccord au projet et demander des audiences publiques.

« C'est ultimement sur la base des recommandations du BAPE et de l'analyse environnementale du ministère de l'Environnement que le Conseil des ministres rendra sa décision », a conclu M. Chevrette. »

Carte routière promotionnelle pour Ville Sainte-Catherine

Le Comité intermunicipal de l'autoroute 30 et le Comité de la 30 sud ont obtenu de la Ville de Sainte-Catherine une carte routière promotionnelle pour la Ville de Sainte-Catherine.

Il s'agit d'une carte qui sera distribuée gratuitement à tous les citoyens de la Ville de Sainte-Catherine. Cette carte sera disponible à partir de la fin de l'année 1999.

Le Comité intermunicipal de l'autoroute 30 et le Comité de la 30 sud ont obtenu de la Ville de Sainte-Catherine une carte routière promotionnelle pour la Ville de Sainte-Catherine.

Il s'agit d'une carte qui sera distribuée gratuitement à tous les citoyens de la Ville de Sainte-Catherine. Cette carte sera disponible à partir de la fin de l'année 1999.

30 ans pour la 30 ... le temps est venu de construire !

Le Comité de La Prairie a écrit un livre pour prendre position au sujet de l'autoroute 30, entre Sainte-Catherine. Le Reflet la présente en intégralité.

Le 27 mars 1988, date de mon journal. L'événement de Saint-Jovite jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas eu où je n'ai pas entendu réclamer la construction de l'autoroute 30, Douze ans tard, aujourd'hui votre député à l'Assemblée nationale du Québec, je suis convaincu que l'autoroute 30, de Valleyfield, tout en constituant une voie de contournement de l'île de Valcartier contribuerait puissamment au développement économique de notre région. Important encore, à mes yeux, est d'offrir à notre population une écotourisme, fiable et fluide.

En 1988, date de mon journal. L'événement de Saint-Jovite jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas eu où je n'ai pas entendu réclamer la construction de l'autoroute 30, Douze ans tard, aujourd'hui votre député à l'Assemblée nationale du Québec, je suis convaincu que l'autoroute 30, de Valleyfield, tout en constituant une voie de contournement de l'île de Valcartier contribuerait puissamment au développement économique de notre région. Important encore, à mes yeux, est d'offrir à notre population une écotourisme, fiable et fluide.

En 1988, date de mon journal. L'événement de Saint-Jovite jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas eu où je n'ai pas entendu réclamer la construction de l'autoroute 30, Douze ans tard, aujourd'hui votre député à l'Assemblée nationale du Québec, je suis convaincu que l'autoroute 30, de Valleyfield, tout en constituant une voie de contournement de l'île de Valcartier contribuerait puissamment au développement économique de notre région. Important encore, à mes yeux, est d'offrir à notre population une écotourisme, fiable et fluide.

En 1988, date de mon journal. L'événement de Saint-Jovite jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas eu où je n'ai pas entendu réclamer la construction de l'autoroute 30, Douze ans tard, aujourd'hui votre député à l'Assemblée nationale du Québec, je suis convaincu que l'autoroute 30, de Valleyfield, tout en constituant une voie de contournement de l'île de Valcartier contribuerait puissamment au développement économique de notre région. Important encore, à mes yeux, est d'offrir à notre population une écotourisme, fiable et fluide.

En 1988, date de mon journal. L'événement de Saint-Jovite jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas eu où je n'ai pas entendu réclamer la construction de l'autoroute 30, Douze ans tard, aujourd'hui votre député à l'Assemblée nationale du Québec, je suis convaincu que l'autoroute 30, de Valleyfield, tout en constituant une voie de contournement de l'île de Valcartier contribuerait puissamment au développement économique de notre région. Important encore, à mes yeux, est d'offrir à notre population une écotourisme, fiable et fluide.

jour ou l'autre, été confrontés à la fameuse autoroute 30 et au fil des ans, au scepticisme de la population quant à sa réalisation. Aux élections québécoises de 1989, de 1994, de 1996 et finalement à celles de 1998, nous avons tous, à des degrés divers, « fait du millage » sur ladite autoroute... Plus important encore dans le cadre de la polémique actuelle et de ceux qui l'animent, il est utile de rappeler qu'il a toujours été question, au Parti Québécois, de la route 132 lorsque nous parlions de la 30 ! Comme ce l'était d'ailleurs pour une très grande majorité d'organismes, entreprises et individus.

Déjà en 1988 la région s'était mobilisée autour d'un Comité de la route 132 à la suite de nombreux accidents mortels dont l'un, en octobre 1988, est gravé dans la mémoire de toute la communauté de Saint-Constant. Déjà, à l'époque, plus de 38 000 véhicules circulaient sur cette route construite pour en accueillir à peine 6 000... Présence du terre-plein central, mauvaise signalisation, éclairage déficient, autant de raisons que nous avons identifiées comme des sources de danger sur cette route. Le problème, soulignait alors un membre du Comité de la route 132, c'est qu'on prévoyait la construction de l'autoroute 30 « qu'en 1993, peut-être même en 1998 », pouvait-on lire dans l'Événement du 8 janvier 1989...

Avec l'appui du maire de l'époque et de plusieurs citoyens de Saint-Constant, le Comité d'alors espérait faire signer une pétition de 50 000 noms pour que cesse l'hécatombe, pour qu'enfin les gens d'ici puissent circuler en toute sécurité sur la route 132, une route, par son achalandage, déjà considérée comme une autoroute par le ministre des Transports. « Ici, pas de candidats en cause, d'idéologie ou de programme politique mais une question simple qui nous rappelle que la sécurité de cette route est l'affaire de tous », écrivais-je le 19 mars 1989. Je pense encore aujourd'hui de la même façon.

Ceux qui s'opposent

Après l'annonce, en avril 2000, des intentions du ministre Chevrette, un comité d'une douzaine de citoyens, surtout de Saint-Constant, ont entrepris une campagne pour s'opposer au tracé de la route 132, privilégiant plutôt un tracé plus au sud, en milieu agricole, juste en bordure de Saint-Constant.

Selon ce qu'en disait un porte-parole de ce groupe dans le journal La Presse du 20 juillet dernier, le but du comité « est de sauver notre qualité de vie ». C'est également le but que j'ai toujours recherché. Je pense honnêtement que la qualité de vie des citoyens et des citoyens du comté sera mieux servie avec une route 132 élargie, sécuritaire, fluide et moderne qu'en construisant une autoroute aux abords du vieux secteur de Saint-Constant.

Et que penser de la qualité de vie de ce secteur paisible ? Et que penser du respect à porter au milieu agricole ? Les agriculteurs de Saint-Constant, n'en déplaise à certains, sont aussi des gens d'affaires, sur ces terres depuis des générations. Ils sont devenus, au fil des ans, des gens d'affaires aussi méritoires que tous les commerçants de n'importe quelle grande artère commerciale du Québec !

De plus, il faut être conscient qu'une construction en milieu agricole ne nous donne aucune garantie quant à une réfection majeure de la route 132. Autrement dit, après avoir dépensé près de 100 millions de dollars, nous aurions provoqué des impacts extrêmement négatifs dans le secteur agricole, sans pour autant avoir réglé nos problèmes majeurs sur la route 132, en terme de congestion et de sécurité, puisqu'il y circulerait toujours près de 30 000 véhicules par jour ! À cet égard, il faut aussi considérer que l'entretien de la route 132 incomberait alors totalement aux municipalités, une charge supplémentaire pouvant se traduire par des augmentations de taxes.

Il est vrai que les commerçants de la route 132 sont inquiets et je partage leurs inquiétudes. Personne n'aime perdre une journée, une semaine ou un mois d'achalandage, surtout lorsqu'on est établi sur une route où passent 47 000 véhicules par jour et où habitent plus de 60 000 personnes. L'achalandage, lorsqu'on commerce sur la route 132, c'est ce qu'on souhaite. Enfin c'est ce que me disent tous les jours les marchands que je rencontre. Une autoroute détournerait une partie de cet achalandage leur serait-elle profitable ? Je pense que non.

Quant aux autorités municipales, elles ont fait ce qu'elles avaient à faire, pas plus, pas moins. Confrontés à ce projet majeur, les conseils municipaux concernés espèrent tirer le maximum de ces travaux et, en même temps, souhaitent minimiser les impacts sur leur territoire respectif. Elles ne font pas, à mon avis, la promotion du tracé de la 132 mais elles défendent simplement les intérêts de leurs concitoyens et concitoyennes.

Les étapes à venir

Le projet du parachèvement de l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine s'inscrit à l'intérieur d'un processus réglementaire établi en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement. Pour l'instant, le Ministère des Transports fait ses devoirs en élaborant un projet qui sera inévitablement présenté aux audiences publiques du BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement).

À l'heure actuelle, le Ministère des Transports n'a toujours pas reçu un avis de recevabilité, qui doit être émis par le Ministère de l'Environnement lorsque l'é-

tude d'impact aura été jugée conforme aux exigences environnementales. Suivra alors la suite un processus de consultation publique qui précèdera la tenue des audiences publiques. Toute personne, groupe, organisme public ou privé, pourra ainsi exprimer son accord ou son désaccord au projet. C'est ultimement sur la base des recommandations du BAPE et de l'analyse environnementale du Ministère de l'environnement que le conseil des Ministres prendra sa décision. Ce processus nous mènera, au plus tôt, à l'hiver 2001, mais probablement au printemps 2002.

D'ici là, toutes les personnes inquiètes par ce projet auront l'occasion de faire valoir leurs arguments. Et, comme l'a souligné le ministre Chevrette lors de sa récente visite dans le comté, ce n'est pas la grosseur des pancartes qui importe dans ce dossier mais bien la force des arguments.

Pour une approche constructive

J'invite donc notre communauté qui a tant réclamé cette autoroute à travailler ensemble à bonifier ce qui, à terme, sera un atout pour les automobilistes, les gens d'affaires et pour toute la région. La décision ne surviendra qu'au terme d'un processus administratif et législatif que je vous ai décrit. Comme l'a clairement indiqué le ministre Chevrette, la recommandation finale appartient aux commissaires du BAPE qui entendront les arguments des uns et des autres. Comme citoyen et député, je peux exprimer mes préférences mais je me rallierai à leur décision.

Se préoccuper de la qualité de vie de ses concitoyens et concitoyennes, c'est aussi, pour moi, compléter notre réseau d'écoles et de garderies; c'est aussi améliorer le transport en commun, par un train de banlieue notamment; c'est aussi faciliter la création d'emplois, l'arrivée de nouvelles entreprises; c'est aussi supporter nos jeunes, ceux qui vont bien et ceux qui ont des difficultés; c'est travailler à soulager certains maux de notre société; c'est améliorer notre réseau de santé, notamment pour nos personnes âgées; c'est offrir des conditions maximales pour accueillir de nouvelles entreprises, notamment au chapitre des infrastructures, etc.

L'autoroute 30 est un dossier important certes mais il n'appartient pas au seul député de La Prairie. Notre gouvernement, et j'en suis heureux, a décidé d'investir 110 millions de dollars dans notre région. J'ose espérer que ces millions seront investis dans les meilleurs délais et au meilleur endroit et ce, dans le respect des opinions de toutes et de tous.

Serge Geoffrion
Député provincial de La Prairie

vous aimez les belles lunettes

EASIC IP Les lunettes avec Clip-Solaire Magnétique	VERRES DE CONTACT PORT QUOTIDIEN 48\$ PORT PERMANENT 68\$ JETABLES (6 MOIS) 98\$ BAUSCH & LOMB	LENTILLES DE LUNETTES SANS TRAITEMENT SIMPLE VISION 39\$ DOUBLE Foyer ST/25 Rond 22 59\$ Foyer PROGRESSIF 99\$ Vii, Truevision etc	2000 MONTURES de marques réputées. À partir de 69\$
	3 MOIS DE COULEUR 94\$ pour		
	6 MOIS DE LENTILLES CLAIRES POUR 94\$ SOLUTION INCLUSE 780 ML		
	COMPLETE LA SOLUTION TOUT-EN-UN FreshLook Eyes <small>LETTRES EN NEIGE EN BORD PERMETTENT DE VOIR EN CLAIR</small>		

Le samedi 21 octobre 2000 - Jour

BROSSARD 7515, boul. Taschereau, (450) 445-6444	VILLE LASALLE 8361, boul. Newman (514) 365-6507	CHÂTEAUGUAY 98, boul. St-Jean-Baptiste (450) 698-1888
----------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

30 ans pour la 30... réplique

A la suite de la lettre de Serge Geoffrion, député de La Prairie, je crois qu'il est de notre devoir d'apporter certains correctifs.

Lorsque vous mentionnez que le ministère des Transports annonçait, en avril dernier, que le tronçon entre Candiac et Sainte-Catherine serait aménagé dans l'axe de la route 132, vous induisez la population en erreur car, lors de la visite de M. Chevrette le 29 septembre, il nous a bien fait comprendre que le tracé de la route 132 avait été retenu par le ministère car un choix devait être fait. Il mentionnait qu'il était impossible de présenter deux projets en même temps, car l'étude pour deux tracés aurait été trop longue à étudier au ministère de l'Environnement.

Il a aussi mentionné qu'aucun échevin, aucun maire, aucun député, ni même lui pouvait dire où passerait l'autoroute, que seul le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) recommanderait une décision finale.

Lorsque vous dites qu'il a toujours été question, au Parti québécois, de la route 132 lorsque nous parlions de l'autoroute 30, vous avez raison, Monsieur le député. Mais on n'a jamais dit aux membres du Parti québécois, ni à la population que:

- un deuxième tracé existait;
- l'autoroute 30 sur la 132 serait creusée sous la nappe phréatique jusqu'à 30 pieds sur presque toute sa longueur;
- plus de sept viaducs y seraient aménagés comme l'autoroute Métropolitain;
- il y aurait plusieurs stations de pompage

avec d'immenses pompes qui vont pomper l'eau 24 heures sur 24 parce qu'elles seront installées sous la nappe phréatique qui traverse trois rivières;

- une côte Turcot serait aménagée à l'extrémité de la 132 avant la Réserve de Kahnawake;

- les travaux dureraient 5 ans.

Qu'arrivera-t-il, Monsieur le député, à vos citoyens et citoyennes lorsqu'il y aura un déversement de produits toxiques sur l'autoroute 30 sur la 132 et qu'une évacuation d'urgence sera nécessaire? Où les usagers et la population sortiront-ils? Il n'y aura qu'une seule route. Vous savez très bien que des produits hautement dangereux circuleront régulièrement sur cette route et qu'un déversement de seulement 200 litres de certains produits nécessitera obligatoirement l'évacuation de toute la population dans un périmètre de 2400 mètres. Vous appelez cela une route sécuritaire?

Pourquoi la ville de La Prairie, qui a une population de près de 18 000 habitants, compte deux autoroutes, la 15 et la 30, et un boulevard urbain, le boulevard Taschereau, alors que nous, pour une population de plus de 60 000, n'aurons qu'une seule route? Vous osez appeler cela une route fluide?

Vous tentez d'influencer l'appui des agriculteurs de Saint-Constant en essayant de leur faire croire que nous ne les considérons pas comme des gens d'affaires, alors que nous n'avons jamais tenu de tels propos. Où étiez-vous, Monsieur Geoffrion, lorsque l'autoroute 30 est passée en plein cœur des

terres agricoles de Sorel, de Candiac, de Sainte-Catherine, de Châteauguay et de Valleyfield? Pourquoi ne pas avoir défendu les intérêts de ces dites PME? Cela aura-t-il été respectueux envers ces gens de votre part.

Vous dites aussi que l'entretien de la route 132 incomberait totalement aux municipalités, donc une charge supplémentaire pouvant se traduire par une augmentation de taxes pour tous les citoyens et citoyennes. Dans le rapport du ministère des Transports, il est spécifié que l'entretien des voies de service sera sous la responsabilité des quatre villes. Cependant, lors de notre rencontre avec M. Chevrette où nous avons dénoncé cette façon de faire du ministère des Transports les menaçant de remettre aux villes ces entretiens, M. Chevrette était bouleversé par cette méthode. Il a mentionné que ce n'était pas une façon de procéder de son ministère et qu'il était pour mettre de l'ordre dans l'administration du bureau de Châteauguay. Vous étiez présent lors de cette rencontre.

Monsieur le député, nous voulons vous spécifier que le Comité pour l'autoroute 30 Sud est composé de deux membres de chaque ville et de 13 000 sympathisants. Nous allons continuer de nous battre pour notre qualité de vie et la sauvegarde de nos PME.

Pierre Arcouette,
président du Comité
pour l'autoroute 30 Sud

VOUS AVEZ DES DOULEURS?

Au poignet, à la main

À l'épaule

Au genou et à la cheville

Au coude

Au dos ou au cou

Consultez votre
PHYSIOTHÉRAPEUTE!

Clinique de réadaptation physique
Roussillon

La Prairie, 170 Taschereau
444-4044

Saint-Constant, 227 Ste-Catherine
632-4666

Saint-Rémi, 31 Chevreuil
454-0454

Beauharnois, 138 St-Laurent
225-2256

CSST | SAAQ | ASSURANCES |
VISA | MC | INTERAC |
EMAIL : crpr@crpr.qc.ca • WEB : www.crpr.qc.ca

- Physiothérapie
- Ergothérapie
- Ostéopathie
- Médecine sportive
- Orthopédie
- Massothérapie
- Acupuncture

élections



Selon le candidat de l'Alliance canadienne dans Brossard-La Prairie, Richard Bélisle, la construction d'un pont payant (à jeton) financé par le secteur privé est la solution pour désengorger les ponts Champlain et Mercier. Sur la photo, il pose aux côtés du candidat de l'Alliance canadienne dans Longueuil, Nic Leblanc. (Photo - Normand Laberge)

Richard Bélisle promet de construire un pont

La Prairie - Le candidat de l'Alliance canadienne dans Brossard-La Prairie, Richard Bélisle, promet de favoriser la construction d'un pont reliant la Rive-Sud et Montréal, s'il est élu aux élections fédérales du 27 novembre.

C'est ce qu'il a fait savoir lors de l'inauguration de ses locaux à La Prairie, mardi soir.

M. Bélisle affirme que la construction d'un pont payant (à jeton) financé par le secteur privé, est la solution pour désengorger les ponts Champlain et Mercier.

« Je propose d'en construire un entre les deux afin de favoriser l'accès à Montréal à partir du sud-ouest de la Rive-Sud », a-t-il évoqué.

Une fois élu, le candidat de l'Alliance canadienne entend mobiliser les différents intervenants fédéraux, provinciaux et municipaux en vue de réaliser ce projet qui repose essentiellement sur le principe de l'utilisateur-payeur.

Implantation d'un TGV ?

À l'heure où il est de plus en plus question d'implantation d'un train à grande vitesse (TGV) aux États-Unis, M. Bélisle estime par ailleurs que le Canada ne doit pas rester indifférent face à ce nouveau moyen de transport.

« Le transport aérien n'est plus ce qu'il est, a-t-il noté. En revanche, le transport par train rapide peut intégrer bien plus spécifiquement que l'avion les nouvelles possibilités des télécommunications dans les technologies informatiques. »

Aux dires du candidat allianciste, un

réseau américain de train rapide est sur le point de s'implanter d'ici quelques années, entre Boston et la Californie.

« Ce train rapide desservira, pour le moment la côte-est à 240 km/h entre Boston, New-York et Washington. Il sera mis en service dès la semaine prochaine. Mais selon ce qui nous a été permis d'apprendre, de nouveaux corridors sont à l'étude. Or, pourquoi le Canada, plus particulièrement notre région, ne ferait-il pas partie de ce réseau ? »

La région métropolitaine n'étant qu'à une soixantaine de kilomètres de la frontière américaine, un lien dans l'axe nord-sud entre les grandes villes est envisageable, soutient M. Bélisle.

« Tout comme l'axe est-ouest (le corridor Québec-Windsor) est aussi plausible », a-t-il ajouté.

M. Bélisle indique que l'infrastructure de la Montérégie permet d'envisager une participation active des entreprises de la région à la conception et à la fourniture d'un tel projet.

« Avec les entreprises telles Alstom, Bombardier et la sous-traitance qui s'y rattache, l'implantation d'un TGV serait un facteur de développement économique important pour la région. Déjà plusieurs entreprises de haute technologie établies dans Brossard-La Prairie sont en mesure d'y participer. »

M. Bélisle termine en soulignant que ces projets (construction d'un nouveau pont et implantation d'un TGV) sont d'autant plus importants qu'ils représentent des investissements de 12 milliards \$ pouvant permettre de créer 16 500 emplois. »

Voici où vous pouvez obtenir des renseignements ou un document vidéo de la série **JAMAIS PLUS LA GUERRE!**

1-800-250-3030


www.amputesdeguerre.ca



Les maladies du rein s'attaquent aux familles, pas seulement aux individus.
Mars est le mois du rein. Quand un ou une bénévole de La Fondation du rein sonne à votre porte, donnez généreusement.
LA FONDATION CANADIENNE DU REIN
www.rein.ca

La 30: les candidats refusent de se mouiller

DENTUROLOGISTE
Fabrication de prothèses dentaires
Complément dentaire
Réparation Pose-molle
Retrait de Prothèse sur implant



Saint-Constant: 638-4424 • Saint-Rémi: 454-2323

35% rabais
Papier peint
Les Papiers Peints Professionnels Ltée.

Tapis
LA SOLUTION COUVRE-PLANCHER DÉCORATION!

Céramique

DECORMAT
534 Chemin St-Jean La Prairie
(stationnement arrière) **659-1843**

Hélène Gingras

Delson – Sauf la candidate libérale dans Châteauguay, Carole Marcell, qui s'est prononcée la semaine dernière en faveur d'une autoroute 30 dans les terres agricoles, les candidats aux élections fédérales n'ont pas l'intention de se mouiller.

La semaine dernière, Mme Marcell s'est dite en faveur du Comité de l'autoroute 30 sud qui prône un tracé dans les terres et la modification de la route 132 en boulevard Taschereau amélioré.

Bien qu'il s'agisse d'un dossier de juridiction provinciale, Mme Marcell a été questionnée sur cet enjeu de première importance pour les citoyens de la région.

Commentant la sortie publique de son adversaire, le bloquiste Robert Lacroix l'a accusée cette semaine d'opportunisme en voulant utiliser le projet de l'autoroute 30 à ses fins.

«Encore une fois, on voit comment Jean Chrétien et ses sbires prennent plaisir à empiéter dans les champs de compétence provinciale. Il appartient au gouvernement du Québec de décider du tracé de l'autoroute 30 et non pas au gouvernement fédéral», a-t-il dénoncé.

En fait, c'est le Bureau des audiences publiques (BAPE) en environnement qui tranchera la question l'an prochain après des consultations publiques.

Le ministère des Transports du Québec a déjà annoncé qu'il a débloqué 110M\$ pour

réaliser le parachèvement de l'autoroute 30 Sainte-Catherine et Candiac. Il pourrait cependant solliciter par la suite le gouvernement fédéral pour qu'il injecte aussi de l'argent.

Pour ce qui est de la portion d'autoroute contenue entre Châteauguay et Valleyfield, dont la construction est évaluée à 500M\$, le provincial rechercherait du financement auprès du ministère fédéral ou de l'entreprise privée.

«Le rôle du député de Châteauguay sera de rappeler au gouvernement fédéral ses responsabilités financières à cet égard et de donner au gouvernement québécois les fonds nécessaires à la réalisation de cette autoroute», a dénoncé M. Lacroix.

«De juridiction provinciale»

Nicolas Tétrault, candidat du Bloc Québécois dans Brossard-La Prairie, a également refusé de se positionner sur l'autoroute 30 «parce que c'est un enjeu divisé de juridiction québécoise et qui traite des sentiments d'appartenance propres des citoyens», a-t-il dit, s'en remettant au BAPE.

Sylvain St-Louis, candidat du Parti progressiste conservateur dans Brossard-La Prairie, a aussi admis que l'autoroute 30 est un «couteau à double tranchant», refusant d'élaborer davantage.

Le libéral Jacques Saada et l'allianciste Richard Bélisle, candidats dans Brossard-La Prairie, ont également refusé de commenter ce dossier de «juridiction provinciale.»

LE DON D'ÊTRE LÀ
24 heures par jour - 7 jours par semaine - 365 jours par année

Dans le monde entier Au coin de la rue

La Délicieuse de Québec intervient sur près de 700 situations d'urgence annuellement, venant en aide à plusieurs milliers de victimes. Aidez la Croix-Rouge à aider les autres...

Club-Panier croisière Québec de Québec
www.croixrouge.ca
1 800 3YCROIX
1 800 392 3442

Le 10^e Vallée de La Prairie a rénové... et grand!

La soirée d'inauguration en photos...

Jacques Vallée et son équipe vous remercient de votre appui

975 boul. Taschereau La Prairie 659-1611

Le propriétaire, M. Jacques Vallée s'adressant aux invités.

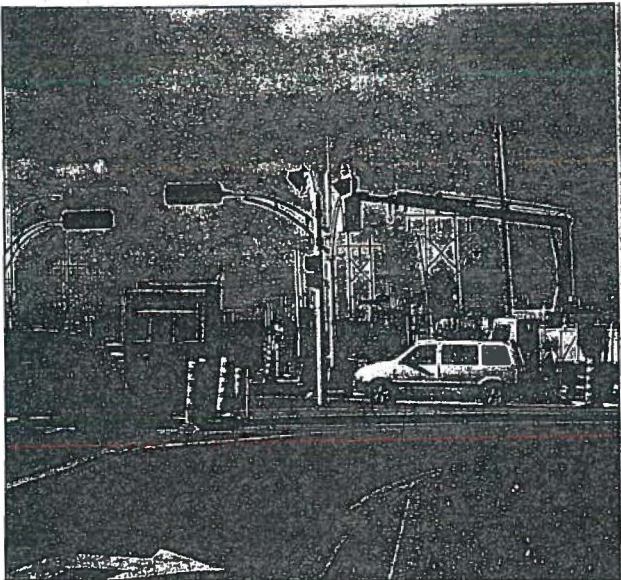
La coupure du gâteau traditionnel.

Les Mariadhis étaient de la fête.

Un marché de plus en plus spécialisé, dont le coin café.

Un nouveau décor et beaucoup d'espace!

... et encore de l'espace



Les travaux devraient être terminés le 26 novembre. (Photo - Philippe Olivier)

Des intersections toutes neuves, route 132

Philippe Olivier

De semaine.

«En dehors de ces heures, l'une des deux voies disponibles sur la 132 est rétrécie à trois mètres. De plus, sur les rues Jogues et Garnier, les voies sont réduites à trois mètres en tout temps», expose le MTQ.

Les travaux sont exécutés par la compagnie Pavages Chenail au coût de 151 500\$.

Transports Québec encourage les usagers de la route à être vigilants et à porter une attention particulière à la signalisation mise en place.

Le ministère met à la disposition du public la ligne Info-travaux, disponible en tout temps au 1 (877) 393-2363. Via Bell Mobile, le service est gratuit en composant le numéro 2363.

DÉBUT DES COURS : 15 JANVIER 2001

DÉP
INSTALLATION ET ENTRETIEN DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ

Programme reconnu et financé par le MRCQ
 Lundi au vendredi de 8h00 à 15h30

SOIRÉE D'INFORMATION
 22 novembre à 19h30

CONFIRMER VOTRE PRÉSENCE
 au (450) 659-9724 poste 210

Centre de formation Compétence de la Rive-Sud
 399, rue Conrad-Pelletier, La Prairie JSR 4V1

DÉBUT DES COURS : 15 JANVIER 2001

DÉP
VENTE DE PIÈCES MÉCANIQUES ET D'ACCESSOIRES

Programme reconnu et financé par le MRCQ
 Lundi au vendredi de 8h00 à 15h30

SOIRÉE D'INFORMATION
 15 novembre à 19h30

CONFIRMER VOTRE PRÉSENCE
 au (450) 659-9724 poste 210

Centre de formation Compétence de la Rive-Sud
 399, rue Conrad-Pelletier, La Prairie JSR 4V1

RESTAURANT **Le Vieux Canal**

APPORTEZ VOTRE VIN
SPÉCIAL 2 POUR 1

DIMANCHE AU JEUDI

Commande pour emporter au comptoir seulement
 4185 Marie-Victorin, Ste-Catherine 635-2238

DANIEL GODIN
 orthodontiste

Un sourire pour la vie!

Pour informations ou rendez-vous communiquez avec nous en composant le **450-444-3786**
 1077, CHEMIN SAINT-JEAN, LA PRAIRIE, EN FACE DU MARCHÉ DES JARDINIERS

INVITATION

Mardi, le 14 novembre 2000 de 9h00 à 20h00

Portes ouvertes

École de formation professionnelle de Chambray
 237, rue Basile-Durocher, Chambray

VISITES GUIDÉES
 Des classes, laboratoires, ateliers

Venez visiter nos installations, voir nos classes, discuter et poser des questions avec nos enseignants et les différents programmes de formation professionnelle que nous offrons.

- Assistance dentaire
- Assistance technique en pharmacie
- Assistance familiale et sociale, soins à domicile
- Charpenterie - Menuiserie
- Coiffure
- Comptabilité
- Esthétique
- Fleuristerie
- Secrétariat
- Soutien informatique

Centre de formation Compétence de la Rive-Sud
 399, rue Conrad-Pelletier, La Prairie JSR 4V1

Que de choses ont changé depuis 30 ans!

M. le député Serge Geoffron, A la suite de la lecture de votre article du 21 octobre paru dans le journal Le Reflet, voici ma conclusion en tant que citoyen concerné.

La 30 depuis plus de 30 ans. Et oui, que de choses ont changé depuis 30 ans! De petite ville qu'elle était, Saint-Constant n'est plus le petit village en haut de la voie ferrée, Sainte-Catherine est passée de petit hameau en une ville organisée, Delson n'a presque plus d'espace pour construire et Candiac, qui était le rêve de quelques citoyens, est devenu réalité.

La route 132 a, elle aussi, changé de vocation. De simple lien entre le pont Mercier et l'autoroute 15, bordée de quelques commerces, elle est devenue un boulevard urbain avec centres commerciaux, restaurants, commerces d'appoint, etc. Depuis sa création et malgré l'augmentation phénoménale de la circulation, cette route ne fut jamais modifiée en profondeur parce que... «La 30 s'en vient» disaient-ils. Combien de morts, de blessés ou d'estropiés a-t-elle causés? Tout cela parce qu'il n'était pas rentable d'y investir car... «La 30 s'en vient».

La solution au problème de la 132 n'est certainement plus une autoroute rapide. Trop de voies d'accès serait dangereuses (ralentissements subits, croisements de

véhicules, etc.). A l'inverse, trop peu deviendrait un non-sens pour la circulation locale. Par contre, transformée en boulevard urbain avec terre-pleins centraux et feux de circulation adéquats pour la circulation locale, elle serait des plus sécuritaires.

Effectivement, il reste un inconvénient majeur à résoudre: le camionnage et la circulation automobile en transit circulant à haute vitesse. La raison d'être de l'autoroute 30 n'est-elle pas de décongestionner Montréal et ses ponts, en offrant à l'industrie du camionnage une voie de contournement de l'île? Doit-on absolument scinder en deux une agglomération de villes auxquelles l'on demande de penser fusion?

Sauf pour les nombreux postes d'essence, je n'y vois aucun avantage pour les commerces locaux puisqu'il s'agit ici de circulation en transit, mais plutôt un inconvénient majeur pour les citoyens résidents désirant accéder à ces commerces.

De plus, croyez-vous sincèrement que ces camions passeront par les villes de Léry, Beauharnois, Melocheville et le pont de Valleyfield pour finalement revenir à Pointe-Claire, Dorval ou accéder à l'autoroute 137? Moi pas. Le pont Mercier est beaucoup plus accessible. Alors, pour quoi les approcher de ce pont si le but visé est de les en éloigner et d'en éviter la congestion?

La 30 au sud, que vous devrez sans doute

d'ici là baptiser la «50» (pas vite, vite nos gouvernements) est un choix beaucoup plus logique économiquement (oublions les parcelles de terrains expropriés il y a 35 ans), plus sécuritaire et, avec tout le respect que je porte aux propriétaires terriens concernés par cet axe, beaucoup moins bruyante pour la majorité des autres propriétaires terriens des villes concernées. Si vos croyez en votre option, pourquoi pas un petit sondage afin de déterminer ce que la population préférerait: le tracé nord ou sud? Est-ce «Vox Populi, Vox Dei» ou «Vox Dei, Vox Populi»? J'y perds mon latin! Pas vous?...

Il est vrai qu'en politique, l'idée de l'opposition n'est jamais vraiment la bonne, mais soyez rassuré, Monsieur le député, je suis apolitique, sans ambition autre que mon bien-être et celui de mes concitoyens. J'y vis, j'y circule mais, croyez-moi, je ne veux surtout pas y mourir frappé par un camion en transit.

Pour terminer, j'espère que vous conviendrez, monsieur, que la 30 dans son état actuel est un projet qui sans doute était viable il y a 30 ans mais pour lequel, comme vous le dites si bien dans votre article, «beaucoup de choses ont changé depuis».

Réal Beaulieu,
Saint-Constant



Une pilule difficile à avaler

Les résultats des élections municipales de Saint-Philippe ont fait beaucoup jaser cette semaine.

Si la défaite de la mairesse sortante Lise Martin en a surpris plusieurs dans la région, cela n'a pas été le cas pour les électeurs de cette municipalité qui, à 65%, se sont prévalus de leur droit de vote.

À l'issue de ce scrutin, Mme Martin a récolté 690 voix contre 362 pour Sylvain Rathé et 827 pour Gaëtan Brosseau.

Malgré ces résultats, il est clair que la population a opté pour le changement. J'irais même plus loin. Les citoyens de Saint-Philippe n'ont pas voté pour Gaëtan Brosseau ou Sylvain Rathé. Ils ont voté contre Lise Martin.

Pour expliquer sa défaite aux mains de M. Brosseau, la mairesse sortante soutient qu'elle a été battue pour des réalisations qu'elle n'a pas faites. Elle omet toutefois de dire lesquelles. Mais là n'est pas la question.

Pour employer les termes de Mme Martin: «La population a souvent tendance à critiquer une administration municipale pour ce qu'elle n'a pas fait, au lieu de l'évaluer pour ce qu'elle a réalisé pendant les années de son mandat.»

Avec tout le respect que j'ai pour Mme Martin, je ne suis pas tout à fait d'accord avec elle.

Pour reprendre mon billet du 26 août, je crois que l'augmentation de salaire de 65% que Mme Martin et son équipe se sont octroyées il y a trois ans est l'une des principales causes de sa défaite.

Il y a quelques semaines, je me questionnais à savoir jusqu'à quel point la population était demeurée agrie de cette décision? J'en ai eu la réponse dimanche dernier.

On dira ce qu'on voudra, mais plusieurs citoyens n'ont pas digéré le geste posé par l'équipe Martin.

Bien qu'elle soit tout à fait justifiable, cette augmentation de salaire aurait dû être étalée sur deux, trois et, à la limite, quatre ans.

D'abord, la pilule aurait été beaucoup moins difficile à avaler pour les citoyens. Quant à l'équipe Martin, elle n'aurait probablement pas eu à encaisser une telle défaite, trois ans plus tard.

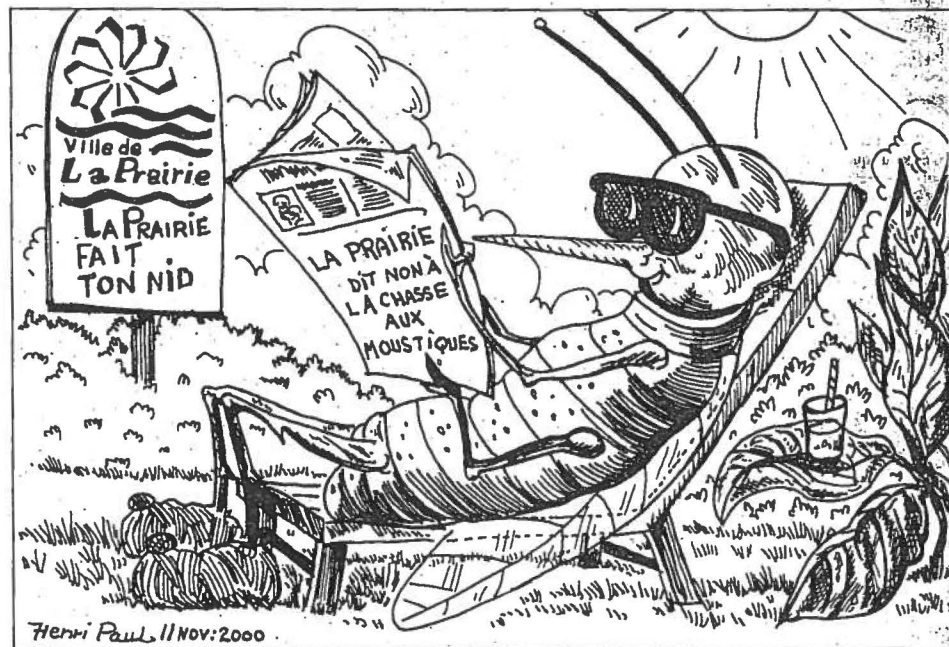
N'empêche qu'il s'en est fallu de peu pour que le troisième candidat à la mairie, Sylvain Rathé, broille les cartes et qu'il reporte au pouvoir Mme Martin.

La mairesse aurait pu en effet être réélue, non pas avec les six membres de son équipe, mais plutôt avec les six candidats de la formation Brosseau.

Si on fait le calcul, ce dernier n'a obtenu 137 voix de majorité alors que ses rivaux ont recueilli, plus ou moins, des avancées confortables de 400 voix.

Heureusement pour M. Brosseau et malheureusement pour Mme Martin, cela n'a pas été le cas. Mais parions que c'est un mal pour un bien pour la mairesse. Je ne crois pas qu'elle aurait aimé subir les critiques de ses adversaires pendant les quatre prochaines années.

Normand Laberge



Avant de nous écrire

Le Journal Le Reflet publiera avec plaisir, et gratuitement, toute nouvelle d'intérêt public ou tout commentaire de ses lecteurs pourvu que les conditions suivantes soient respectées.

Les communiqués doivent parvenir au journal au plus tard le mardi à 17 heures. Ils doivent être dactylographiés et comporter le nom et le numéro de téléphone de leur auteur ou d'une personne responsable.

Le Journal Le Reflet ne peut s'engager à publier tous les communiqués qui lui parviennent ni à retourner les textes ou les photos. Un même communiqué ne sera pas répété.

Pour des cas particuliers, n'hésitez pas à nous appeler au 635-9146.

Le Reflet

11 Route 132
Delson, Qc, J0L 1G0
Tél.: 635-9146 - Adm. Téléc: 635-4619
Pub. Téléc: 635-0046

Fondé en 1966

Tirage certifié : 32 423 exemplaires
Hebdomadaire édité par Le Reflet de La Prairie Inc, desservant les municipalités de Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe et Saint-Rémi.

Éditeur / Directeur général : Robert Fichaud
Rédactrice en chef : Hélène Gingras
Journalistes : Normand Laberge, Philippe Olivier, Sylvain Fournier, Henri-Paul Rousseau, Claude Arrie, Bourbeau, Armand Desrosiers, France Martin, Sandy Roy, Marie-Claude Simard, Stéphanie Fichaud, Nancy Roy, Françoise Duquette, Céline Gendron, Francine Tanguy, Litographie Du Vieux La Prairie, Trans Mag Ville d'Anjou, Messagerie Publi-Maison

Promotions spéciales :

Secrétariat :

Pré-impression : Francine Tanguy
Imprimerie : Trans Mag Ville d'Anjou
Distribution : Messagerie Publi-Maison

Site web : www.lereflet.qc.ca Adresse électronique: info@lereflet.qc.ca
Nos annonceurs sont priés de vérifier la première parution de leurs annonces. Notre journal ne se rend responsable que d'une seule insertion erronée.
* Toute reproduction des annonces ou des nouvelles est interdite sans autorisation écrite.



Les libéraux utilisent la 30 pour acheter des votes, dénonce Robert Lanctôt

Bernard Labrecque

Saint-Constant - « On ne fait pas du chantage avec nos impôts ! », a décrié le candidat du Bloc Québécois dans Châteauguay, Robert Lanctôt, à la suite de la promesse faite par les libéraux d'investir dans la construction de l'autoroute 30 dans Beauharnois-Huntingdon.

« Ça sent le savant calcul électoral alors que les libéraux sont en chute libre dans les sondages au Québec. Or, la population en a marre des politiciens comme Carole Maril qui utilisent l'autoroute 30 comme appât pour acheter des votes », a-t-il précisé.

M. Lanctôt tient à rappeler à Jean Chrétien et à la représentante locale que le parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine est essentiel pour offrir un lien efficace et sécuritaire aux citoyens.

« Le gouvernement québécois, qui est le maître d'œuvre du projet, n'attendra pas que le fédéral bouge pour amorcer les travaux. Si Ottawa investit dans la construction de la 30, il s'agira d'un investissement que le Québec tout entier aura contribué. L'argent fédéral ne sera pas un cadeau de Jean Chrétien, mais un montant prélevé à même les impôts des

citoyens. »

Un chèque, pas de chantage

Relatant les nombreuses promesses fédérales non tenues au fil des ans, M. Lanctôt exige que le gouvernement Chrétien signe, avant le 27 novembre, un engagement ferme à verser 320 millions d'argent neuf au gouvernement du Québec pour la construction de l'autoroute 30. Cette somme permettra de construire les deux ponts nécessaires afin de traverser la Voie maritime du Saint-Laurent, et du même coup, à défrayer 50% des coûts de parachèvement de l'autoroute.

« Le gouvernement Chrétien n'a qu'à répondre à la lettre du ministre des Transports, Guy Chevrette, qui demandait, en date du 19 juillet, quelle serait la position financière du gouvernement fédéral », a-t-il expliqué.

À ce sujet, M. Lanctôt est d'accord avec le ministre libéral, Stéphane Dion, qui a déclaré la semaine dernière « qu'on n'achète pas les comtés pendant les élections ».

« La population n'est pas dupe, a-t-il conclu. Je ne crois pas qu'elle cèdera au chantage des libéraux voulant que le comté reçoive l'argent s'il élit un des leurs. »



Le candidat du Bloc Québécois dans Châteauguay, Robert Lanctôt, a fait une sortie en règle cette semaine afin de dénoncer le chantage utilisé par les libéraux pour acheter des votes. (Photo d'archives)

La 30: les candidats refusent de se mouiller

par **André Giguère**

Delson - Sauf la candidate libérale dans Châteauguay, Carole Marcil, qui s'est prononcée la semaine dernière en faveur d'une autoroute 30 dans les terres agricoles, les candidats aux élections fédérales n'ont pas l'intention de se mouiller.

La semaine dernière, Mme Marcil s'est dite en faveur du Comité de l'autoroute 30 sud qui prône un tracé dans les terres et la modification de la route 132 en boulevard Taschereau amélioré.

Bien qu'il s'agisse d'un dossier de juridiction provinciale, Mme Marcil a été questionnée sur cet enjeu de première importance pour les citoyens de la région.

Commentant la sortie publique de son adversaire, le bloquiste Robert Landolt l'a accusée cette semaine d'opportunisme en voulant utiliser le projet de l'autoroute 30 à ses fins.

«Encore une fois, on voit comment Jean Chrétien et ses sbires prennent plaisir à empiéter dans les champs de compétence provinciale. Il appartient au gouvernement du Québec de décider du tracé de l'autoroute 30 et non pas au gouvernement fédéral», a-t-il dénoncé.

En fait, c'est le Bureau des audiences publiques (BAPE) en environnement qui tranchera la question l'an prochain après des consultations publiques.

Le ministère des Transports du Québec a déjà annoncé qu'il a débloqué 110M\$ pour

réaliser le parachèvement de l'autoroute 30 Sainte-Catherine et Candiac. Il pourrait cependant solliciter par la suite le gouvernement fédéral pour qu'il injecte aussi de l'argent.

Pour ce qui est de la portion d'autoroute contenue entre Châteauguay et Valleyfield, dont la construction est évaluée à 500M\$, le provincial rechercherait du financement auprès du ministère fédéral ou de l'entreprise privée.

«Le rôle du député de Châteauguay sera de rappeler au gouvernement fédéral ses responsabilités financières à cet égard et de donner au gouvernement québécois les arguments nécessaires à la réalisation de cette autoroute», a dénoncé M. Landolt.

«De juridiction provinciale»

Nicolas Tétraut, candidat du Bloc Québécois dans Brossard-La Prairie, a également refusé de se positionner sur l'autoroute 30 «parce que c'est un enjeu divisé, de juridiction québécoise et qui traite des sentiments d'appartenance propres des citoyens», a-t-il dit, s'en remettant au BAPE.

Sylvain St-Louis, candidat du Parti progressiste conservateur dans Brossard-La Prairie, a aussi admis que l'autoroute 30 est un «couteau à double tranchant», refusant d'élaborer davantage.

Le libéral Jacques Saada et l'allianciste Richard Bélisle, candidats dans Brossard-La Prairie, ont également refusé de commenter ce dossier de «juridiction provinciale.» ■

attaquent aux familles, pas seulement aux individus.

La Fondation du rein sonne à votre porte, donnez généreusement.

FONDATION CANADIENNE DU REIN
www.rein.ca

PROFESSEUR
D'ARTS VISUELS
D'ARTS SCENIQUES
D'ARTS DE LA SCENE
D'ARTS DE LA TABLE
D'ARTS DE LA VIE
D'ARTS DE LA MORT



638-4424 • Saint-Rémi: 454-2323

35% de rabais

Papier peint

Les Papiers Peints Provinciaux Ltée.

Tapis

Les Papiers Peints Provinciaux Ltée.

Céramique

ECORMAT

min St-Jean La Prairie

659-1843

LE DON D'ÊTRE LÀ

24 heures par jour - 7 jours par semaine - 365 jours par année

Dans le monde entier Au coin de la rue

La Division du Québec intervient sur près de 700 situations d'urgence annuellement, venant en aide à plusieurs milliers de victimes.

Allez la Croix-Rouge à aider les autres...

www.croixrouge.ca
1 800 7YCROIX
6 Ave 107-1101

Valley de La Prairie a rénové... en grand!

Le propriétaire, M. Jacques Vallée s'adressant aux invités.

La coupure du gâteau traditionnel.

Les Mariadhis étaient de la fête!

Un marché de plus en plus spécialisé, dont le coin café.

Un nouveau décor et beaucoup d'espace!

... et encore de l'espace

1611



Selon la candidate du Parti conservateur dans Châteauguay, Réjeanne Rioux, une autoroute 30 située au sud de la route 132 pourrait être la solution au problème des inondations qu'éprouvent les citoyens de Saint-Constant depuis plusieurs années. (Photo - Normand Laberge)

« La 30 : la solution aux problèmes des inondations »

Normand Laberge

Delson - Après la candidate libérale dans Châteauguay, Carole Marchi, c'est au tour de la représentante du Parti conservateur dans cette même circonscription, Réjeanne Rioux, de favoriser un tracé plus au sud pour la future autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine.

En entrevue mardi, Mme Rioux est allée plus loin que la candidate libérale dans ses propos. Essentiellement, elle soutient que la construction de l'autoroute près des terres agricoles viendra solutionner, en partie, le problème des inondations à Saint-Constant.

Que faire des bassins de rétention qui ont coûté une fortune à la municipalité ? « Ce n'est pas suffisant, rétorque Mme Rioux. Le problème des inondations est beaucoup plus sérieux qu'on pense. En favorisant un tracé plus au sud, on pourra régler ce problème en permettant notamment de créer un barrage naturel entre la zone verte et la zone résidentielle. »

En optant pour une autoroute plus au sud, Mme Rioux est d'avis que ce tracé viendra également solutionner davantage les problèmes de circulation de la route 132.

« C'est illogique de croire que l'autoroute 30 sur la route 132 est la solution à tous les maux, soutient Mme Rioux. Qu'arrivera-t-il

native avons-nous pour évacuer notre population ? »

À l'instar de plusieurs citoyens du comté, Mme Rioux est en faveur d'un boulevard Taschereau amélioré.

« La route 132 est très dangereuse, précise-t-elle. On ne peut parler de construire une autoroute sans évoquer la nécessité d'améliorer le boulevard Taschereau. Il en va de la sécurité de nos gens qui y circulent. »

Confiante de l'emporter

Bien que le Parti Conservateur n'est plus ce qu'il est, Mme Rioux se dit confiante de l'emporter dans Châteauguay.

« Je suis d'autant plus confiante que notre parti a marqué beaucoup à la suite de la performance de notre chef Joe Clark lors des deux débats télévisés qui ont lieu la semaine dernière. Les sondages publiés ces derniers jours confirment ce que j'avance. »

Mme Rioux soutient par ailleurs qu'elle est l'alternative entre le Parti libéral du Canada qui représente le statu quo, le Bloc Québécois qui prône la souveraineté et l'Alliance canadienne qui est en faveur d'un régime d'extrême droite.

« De part sa tradition, les conservateurs ont toujours été ouverts aux régions, précise-t-elle. C'est ce que les provinces ont

En faveur d'un boulevard Taschereau amélioré

Le candidat libéral

Debon — Le Comité de la 30 sud pourra compter sur l'appui de la candidate libérale dans Châteauguay, Carole Marcell, si elle est élue aux élections fédérales le 27 novembre.

Rencontrée aux bureaux du Reflet, lundi, Mme Marcell s'est dite « très à l'aise » avec l'idée d'un boulevard Taschereau amélioré et d'une autoroute 30 qui emprunterait les terres agricoles.

« Je suis une femme de compromis, dit-elle. Je sens le besoin d'être à l'école des citoyens. En ce sens, le dossier de la 30 ne fait pas exception. Je crois qu'il est possible de l'entendre avec tout le monde. »

Bien que le dossier soit de juridiction provinciale, Mme Marcell soutient que le fédéral peut être un allié important en ce qui a trait à tout le processus menant à la réalisation de ce projet.

Des audiences publiques auront lieu dans un avenir proche. « La population pourra alors se prononcer sur le bien ou le mal du projet. Mais en attendant, il est important qu'on laisse les gens s'exprimer et qu'ils disent haut et fort ce qu'ils en pensent. C'est démocratique et tout à fait légitime. »

Adversaires

Quant à ses adversaires, Mme Marcell a senti le besoin de tirer quelques boulets rouges sur quelques-uns d'entre eux, dont ceux du Bloc Québécois et de l'Alliance canadienne.

« Mon adversaire du Bloc Québécois (Robert Lacroix) nous chante qu'il est can-

didat pour faire la promotion de l'indépendance. Pourtant, dans le programme de son parti, on n'en fait presque pas mention. Avouez que c'est un peu contradictoire ? »

« Autre point, on associe souvent le Bloc Québécois aux jeunes. Or, où étaient-ils lors de la convention à l'investiture ? Dans un hebdo de Châteauguay, j'ai lu que la moyenne d'âge de l'assistance était de 55 ans », poursuit-elle.

« Enfin, pourquoi les militants du Bloc Québécois ont-ils mis tant de temps afin de se choisir un candidat ? Serait-ce parce qu'ils sentent que le vent est surain de changer et que le comité n'est plus aussi gagnant qu'il ne l'était ? »

À propos de l'éventuel candidat de l'Alliance canadienne, la rumeur veut que ce soit l'ancien député du Parti conservateur, Ricardo Lopez.

« Si c'est le cas, je ne peux m'empêcher de m'interroger à savoir où était-il pendant huit ans ? », tonifie la candidate libérale, qui le compare à une marmotte qui sort de l'hibernation tous les quatre ans.

« On le voit 36 jours, puis il rentre dans son trou et on ne le revoit plus », prédise-t-elle avec un sourire en coin.

Aux dires de Mme Marcell, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Lors des élections fédérales de 1993, le Bloc Québécois a recueilli 16 000 votes de majorité. Quatre ans plus tard, son avance a fondra de 10 000 pour au profit du Parti conservateur pour se chiffrer à 6 000.

Mme Marcell ne le dit pas ouvertement, mais elle compte sur le vote des conservateurs pour remporter la victoire.



La candidate libérale dans Châteauguay, Carole Marcell, posant avec le ministre des Finances, Paul Martin, lors d'une visite industrielle à Châteauguay, mercredi.

« Les gens sont fatigués d'être un député, mais c'est un député qui fait partie du gouvernement et qui fera quelque chose de concret pour faire avancer le comité. »

Candidat du NPD, il promet un référendum sur l'autoroute 30

LE REFLET - 18 NOV - 2000

Hélène Gingras

Delson - Candidat du Nouveau parti démocratique (NPD) dans la circonscription de Châteauguay, Robert Lindblad, promet de tenir un référendum sur la question du parachèvement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac, un mois après son élection.

C'est ce qu'il a fait savoir au Reflet par voie de communiqué cette semaine. Il dit vouloir prendre cet engagement après avoir consulté la population.

«Les gens ont décidé de vivre ici pour échapper aux effets des grandes villes, la pollution, les autos et le bruit. Je dois respecter le peuple en lui donnant une voix», écrit-il dans un français difficile.

Par ailleurs, il affirme que «les Libéraux avec Stockwell Day (sic) ont massacré le système de santé» et s'engage à le remettre en état.

Diplômé de l'Université de Concordia en sciences politiques, en administration publique et en relations internationales, M. Lindblad est président d'Enfant recherche, un organisme sans but lucratif qui existe depuis 1995 et dont la mission est d'aider les familles à retrouver des enfants disparus. ■



Robert Lindblad, candidat du NPD dans Châteauguay.

CANADA

Opposition réclame un budget

GILLES TOUPIN

La première période des élections de la 37^e législature a vu les 301 élus fédéraux se réajuster à la réalité de la vie parlementaire. D'entrée de jeu, l'opposition a brandi le spectre d'une période de turbulences, reprochant au ministre Chrétien d'ouvrir la porte à des changements de budget. L'opposition continue à montrer des signes de changement, a lancé de l'Alliance canadienne, il Day. Il ne fait aucun doute que nous nous dirigeons vers une période de turbulences. Nous ne pouvons passer à l'aveugle, mais pas avant que le ministre ne dépose un budget. C'est la logique que le ministre des Finances, Paul Martin, a reconnu qu'il ne faisait

« pas de doute que le ralentissement de l'économie américaine avait des implications pour l'économie canadienne ». Il a réitéré que l'économie canadienne du mois d'octobre dernier avait été exactement « le » dont l'économie canadienne avait besoin. Il a tout de suite ouvert la porte au budget de printemps, l'exigeait. Les députés fédéraux ont leur bonne vieille habitude de se réajuster pour ou pour un non. Stockwell, le chef de l'opposition, a été le premier à essayer les sarcasmes de son M. Day venant de son premier ministre de

La 30 sera prolongée et les deux ponts seront construits, réaffirme Ottawa

GILLES TOUPIN

OTTAWA — Les ministres du gouvernement Chrétien sont catégoriques : peu importe ce que chante le ministre des Transports du Québec, Guy Chevrette, les deux ponts et les 14 km de route de l'autoroute 30 promis dans le comté de Beauharnois-Salaberry seront construits.

Le chef du Bloc québécois, Gilles Duceppe, a créé tout un émoi hier lorsqu'il a accusé l'administration Chrétien d'avoir menti à la population en promettant les deux ponts de 357 millions dans Salaberry simplement pour faire élire leur candidat, Serge Marcell.

« Quand je regarde ce que M. Marcell disait : « Les ponts avec Marcell c'est officiel », moi j'en con-

clus que M. Marcell, M. Gagliano, M^{me} Robillard ont carrément menti à la population lors de la campagne électorale, a lancé Gilles Duceppe à la sortie des Communales. On revient à cette vieille politique où on promettait des ponts et on le faisait pour trois, quatre élections. C'est carrément inacceptable de faire campagne de cette façon et de renier ce qu'ils ont avancé. »

Le Bloc venait de rappeler aux Communales que le ministre des Transports, David Collette, dans une lettre à son homologue du Québec, Guy Chevrette, s'était contenté de dire que « le gouvernement fédéral étudiera la question de l'autoroute 30 sur une base prioritaire ». La formation de Gilles Duceppe en a conclu que le projet était moins assuré maintenant que lors de la campagne électorale.

« C'est un engagement électoral de l'équipe de la Montérégie, a commenté à La Presse Lucienne Robillard, la présidente du Conseil du Trésor. C'est très clair que comme équipe, nous avons l'intention de réaliser le projet. Je ne sais pas à

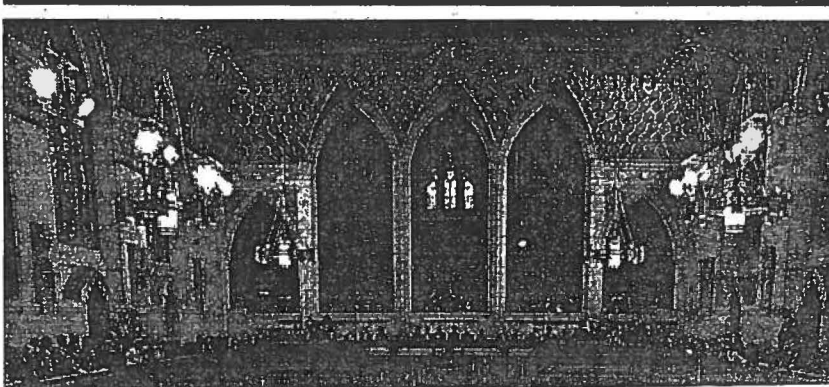
quoi M. Duceppe fait référence, sinon d'être le perroquet de M. Chevrette. » Le ministre québécois des Transports avait, la veille, reproché au ministre Collette son peu d'empressement à réaliser le projet.

Pour sa part, le ministre des Travaux publics, Alfonso Gagliano, ne comprend tout simplement pas quelle mouche a piqué Guy Chevrette. « Bien sûr qu'il va y avoir des ponts dans Beauharnois-Salaberry, a déclaré à La Presse M. Gagliano. Nous avons pris un engagement, il y a quelques mois seulement. C'est un projet majeur. On travaille sur le dossier et nous avons dit, lors de l'annonce du projet, que nous le réaliserons à l'intérieur de notre mandat. Et à maintes reprises, le ministre du Transport a dit que c'était un dossier prioritaire. Je ne vois pas ce que c'est que le problème de M. Chevrette. »

Les ministres Robillard et Gagliano ont souligné hier que Rome ne s'était pas construite en trois jours et que le ministre des Transports préparait le projet pour

le soumettre très prochainement à l'approbation du cabinet. « Ce n'est pas parce que c'était un engagement électoral, a expliqué M^{me} Robillard, que le lendemain matin, le gouvernement peut faire un chèque et annoncer le programme. Ce n'est pas comme ça qu'on gère un gouvernement. »

Lucienne Robillard s'inquiète un peu de l'attitude de Québec dans ce dossier. « J'espère que Chevrette ne veut pas noyer le poisson non plus, confie-t-elle. Il vient d'ajouter un autre dossier à sa liste d'épicerie, son pont à Montréal. Si, en plus de l'autoroute 30, il veut faire la 50 et une autoroute au Saguenay-Lac-Saint-Jean, un pont à Tadoussac, un système de train léger à Montréal, financièrement les deux ordres de gouvernement ne pourront pas tout faire. Il faut établir un ordre de priorité et nous nous sommes toujours branchés sur l'ordre de priorité du gouvernement du Québec. Et il me semble qu'il avait déclaré que la 30, c'était une priorité pour lui. Pour M. Collette aussi, c'est une priorité. »

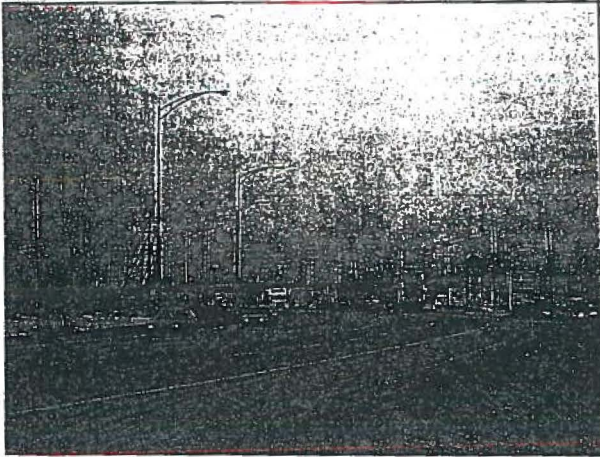


De nouveaux programmes sociaux

Presse Canadienne

OTTAWA — Au risque de s'enliser dans des querelles de compétences avec les provinces, Ottawa a l'intention de lancer de nouvelles initiatives sociales pour lutter contre la pauvreté.

Le gouvernement a déjà plusieurs programmes en tête qu'il veut lancer en collaboration avec les provinces : un programme



Les élus municipaux de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, qui forment le Comité intermunicipal de l'autoroute 30, ont manifesté le désir d'élaborer un plan de communication pour faire la promotion de l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine. (Photo - Normand Laberge)

Une firme de communication fera la promotion de la 30

Normand Laberge
 Saint-Constant - Une firme de communication, est sur le point d'être choisie afin de faire la promotion de l'autoroute 30. Les élus municipaux de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, qui forment le Comité intermunicipal de l'autoroute 30, ont manifesté le désir d'élaborer un plan de communication afin de faire la promotion du tracé qu'ils privilégient pour le prolongement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine. À l'instar du ministère des Transports du Québec (MTQ), le comité favorise la route 30 pour la future autoroute. Lors de l'assemblée régulière du 13 février, le conseil municipal de Saint-Constant a mandaté le Groupe CJB afin de procéder à

l'élaboration de ce plan de communication pour un montant total de 50 000\$. La participation financière de Saint-Constant a été fixée à 17 365\$.

Selon les informations obtenues, les autres municipalités devraient emboîter le pas au cours des prochaines semaines. Le reste de la facture devrait être partagée au prorata de la population de chacun.

Hasard ou coïncidence, cette campagne promotionnelle débutera au même moment que les audiences publiques de l'autoroute 30 prévues au printemps.

Si cette campagne promotionnelle est nécessaire, c'est tout simplement parce que les municipalités ont jugé qu'il y avait beaucoup trop de désinformation depuis qu'un groupe de citoyens se sont regroupés pour s'opposer au tracé de la route 132. Ces derniers favorisent plutôt un tracé plus au sud dans les terres agricoles.

Conditionnement physique - Plus de 50 centres

Energie Cardio

Le *Le Club*
 Dernière chance se termine le 27 mars 2001 à 22h

ABONNEMENT ANNUEL 26,50\$

3507, Marie-Victorin (au Collège Charles-Lemoyne) 632-3236

energicardio.com

VITRO PLUS 23

VITRES ET ACCESSOIRES D'AUTOS 1978-2001

Les spécialistes du pare-brise

RÉPARATION et REMPLACEMENT

AUCUNE FRANCHISE À PAYER*

* Sur réparation de pare-brise réclamée à votre assureur.

- PARE-BRISÉ
- VITRES D'AUTO ET CAMION
- REMBOURRAGE
- ALARME
- DÉMARREUR À DISTANCE
- ANTI DÉMARREUR
- SYSTÈME «BOOMERANG»
- TÉLÉ-AVERTISSEUR

92, Saint-Pierre, Saint-Constant - 638-0184

Le Saint-Laurent
 Île de Sainte-Catherine

52 unités de logement pour personnes retraitées ou semi-retraitées autonomes



RÉSIDENCE DE PRESTIGE

- Confort et sécurité: caméras et intercom, système de sécurité incendie
- service de premier répondant sur place
- Espaces pour lavérisse, sèche-serviettes
- Salles communes, salle polyvalente, chapelle, ascenseur, parking

COMMERCE ET SERVICES SUR PLACE
 Pharmacie, clinique médicale, restaurant, salon de coiffure, guichets automatiques

COMMERCE ET SERVICES À PROXIMITÉ
 Centre communautaire, bibliothèque, église, bureau de poste, nettoyeur, épicerie, boucherie, piste cyclable, transport en commun (arrêt sur place)

Début des travaux: PRINTEMPS

Pour informations 450-638-6529

ACTUALITÉS

UN CONTRÔLE ABSOLU



MONETTE Sports
201, des Lauréolides
Laval
(450) 668-6466
1 800 263-6466
www.monettesports.com

Chevrette prêt à payer la moitié de la 30

ANDRÉ DUCHESNE

VALLEYFIELD — Le ministre québécois des Transports, Guy Chevrette, s'est engagé hier soir à ce que Québec paie jusqu'à 50 % du coût du prolongement de 35 kilomètres de l'autoroute 30, entre Châteauguay et Dorion, à la condition que le gouvernement fédéral en paie l'autre moitié, jusqu'à concurrence d'une facture totale de 730 millions de dollars.

Mais il espère avant tout pouvoir en venir à une entente tripartite qui impliquerait le secteur privé à hauteur de 25 ou 30 % pour le parachèvement de l'autoroute.

L'évaluation actuelle à 730 millions tient compte de l'inflation, des exigences environnementales, de la construction de postes de péage et autres améliorations géométriques.

« Cette proposition à Ottawa n'est pas conditionnelle à la participation du privé. Si l'entreprise privée n'embarque pas, on le fait 50-50 », a déclaré le ministre Chevrette de

vant un parterre de maires et de représentants d'organismes vivement intéressés par le projet réunis à Valleyfield.

Ce commentaire a obtenu l'approbation générale. « Je crois que nous allons bientôt voir la lumière au bout du tunnel. Depuis quelques mois, le gouvernement du Québec s'engageait du bout des lèvres, mais là l'engagement ne pouvait pas être plus clair », a claironné le président du Comité d'action régionale de l'autoroute 30, Jean-Noël Côté.

La conférence de presse tenue hier par le ministre Chevrette avait clairement pour but de mettre de la pression sur le gouvernement Chrétien. Sa proposition, il l'avait déjà remise à son homologue fédéral, David Collette. Hier, il l'a rendue publique en demandant aux maires de prendre le relais et de faire part de leurs doléances à Ottawa.

Le maire de Châteauguay, Sergio Pavone, n'a aucune objection à aller ainsi cogner à la porte du gouvernement fédéral. « Je suis tout à fait prêt à le faire. C'est mon travail en tant qu'élu de faire du lobby auprès des deux gouvernements pour qu'ils arrivent un jour à s'entendre sur ce projet en Montérégie, a-t-il indiqué. On est le tiers-monde du Québec et c'est notre façon de nous en sortir. »

« S'il souhaite une participation du secteur

privé, qui réduirait d'autant celle des deux gouvernements, M. Chevrette ne croit pas que les entreprises sont intéressées à prendre entièrement le projet à leur charge. Pour elles, un investissement de 730 millions ne serait pas rentable, même sur trente ans, a-t-il estimé.

Il croit par contre que les entrepreneurs et les deux ordres de gouvernement trouveraient leur compte advenant une injection d'environ 250 millions d'un consortium privé. Là-dessus, le président de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGQ), Pierre Delangis, lui donne raison. « À 250 millions, il va y avoir un paquet d'entreprises privées qui vont vouloir embarquer », a-t-il observé.

Lui aussi était extrêmement heureux de l'annonce du ministre. « Maintenant, on attend une réponse du fédéral. »

Cette réponse n'a pas tardé à venir. En après-midi d'ailleurs, le ministre David Collette a publié un communiqué annonçant qu'il faisait un appel d'intérêts auprès du secteur privé pour construire les deux ponts nécessaires au parachèvement de la 30 et à la construction de 14 des 35 kilomètres manquants.

« Un appel d'intérêts est une première

étape qui nous permettra de voir ce que le secteur privé est prêt à offrir et à quelles conditions. Après analyse, si cela est intéressant, nous pourrions aller en appel d'offres », a mentionné le ministre fédéral des Travaux publics, Alfonso Gagliano, dans une entrevue accordée à *La Presse* en après-midi.

Il rappelle qu'Ottawa a procédé de cette façon pour la construction du pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard au continent. Dans le cas de la 30, si tout va bien, les appels d'offres ne pourront se faire, au mieux, avant l'automne.

Le ministre Chevrette s'est montré peu impressionné par cette manifestation du gouvernement fédéral, y voyant une tentative de récupération de sa propre annonce. « M. Collette savait que je venais ici ce soir. Ça me surprend qu'il n'y en ait pas plus qui aient gigoté », a-t-il lancé sous les rires de la salle.

Selon lui, si le gouvernement fédéral donne son accord, le projet pourrait se concrétiser d'ici 6 ou 7 ans, comparativement à 12 ou 15 ans dans le plan initial où seul Québec s'engageait.

Le ministre Gagliano se défend de vouloir doubler le ministre Chevrette. Pour lui, cette annonce ne fait que concrétiser l'engagement pris par les candidats libéraux dans cette région aux élections de novembre dernier.

53



L'autoroute de la désinformation

Un nouveau chapitre de l'autoroute 30 a débuté, il y a deux semaines, quand la municipalité de Saint-Constant a mandaté une firme de communication pour faire la promotion de l'autoroute 30 sur la route 132.

Comme les lecteurs ont pu le lire la semaine dernière, cette proposition adoptée par Saint-Constant a soulevé tout un tollé auprès des autres municipalités impliquées. Le maire de Davelon, Georges Gagné, et la mairesse de Sainte-Catherine, Jocelyne Bates, ont démenti farouchement faire la promotion d'un tracé gouvernemental.

En contribuant financièrement à un plan de communication sur le tracé de la route 132, les deux magistrats ont soutenu plutôt participer à une campagne visant à «informer» les citoyens du travail réalisé par le comité technique.

Même le président du Comité pour l'autoroute 30 sud, Pierre Arcouette, n'en est mêlé, se disant surpris d'apprendre que les municipalités étaient prêtes à dépenser l'argent des contribuables pour faire la promotion d'un projet purement gouvernemental.

Soyons honnête, il n'y a pas vraiment de différences entre faire les annonces et donner de l'information sur un tracé. Dans les deux cas, on parle de l'importance de privilégier le tracé de la route 132.

Pourquoi ne faire tout un plat et jouer avec les mots, me dites-vous alors? Tout simplement parce que les municipalités tardent à divulguer les informations qui permettraient de faire la lumière sur cet important projet routier.

Cela fait plus d'un an que les municipalités se targuent à dire qu'elles négocient avec le ministère des Transports afin d'améliorer le tracé de la route 132. Aux dernières nouvelles, elles auraient obtenu une quarantaine de modifications afin d'atténuer notamment les impacts de circulation qu'aurait un autoroute aménagée à cet endroit.

En attendant de faire, les municipalités ne font qu'ouvrir la porte à la désinformation.

C'est d'ailleurs plus vrai que les argumentations de ceux qui s'opposent au tracé sur la 132 reposent essentiellement sur le rapport Roché, une étude réalisée en 1998 pour le compte du MTC.

C'est aussi plus vrai que certains ignorent le fait que les municipalités ont aussi contribué au rapport Roché dans sa presque totalité. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la firme Gauthier a été embauchée afin de corriger les lacunes du rapport commandé par le gouvernement.

En agissant de la sorte, c'est deux choses l'une. Soit que les municipalités n'ont pas encore vraiment obtenu ce qu'elles désirent (bien qu'elles aient obtenu plusieurs modifications importantes) ou qu'elles gagnent du temps pour éviter que les opposants se mobilisent davantage à quelques mois des audiences publiques.

Dans les deux cas, le résultat demeure le même: il n'y a que les opposants qui se font entendre et la population n'a ainsi qu'un seul droit de la parole.

Normand Laberge

Page 2 - Journal Le Reflet - Le samedi 14 avril 2001

- 2V -

Le sol contaminé ne gênerait pas le tracé nord de la 30

Philippe Ouellet

Les sites contaminés situés près de l'ancienne route 132 ne risquent pas de gêner la construction de l'autoroute 30, dans l'éventualité où le tracé nord est retenu.

Dans le rapport Roche publié en septembre 1998, il est clairement établi que dans les travaux prévus, il faudra creuser jusqu'à huit mètres de profondeur. Ces excavations et ces remblais auront, en moyenne pour l'ensemble du tracé, 60 mètres de largeur. La superficie de terrain ainsi perturbée et artificialisée aura donc des effets directs sur les éléments sensibles du milieu physique tels que la nappe phréatique, les rives des cours d'eau et le drainage artificiel», peut-on lire à la page 233 du rapport final publié en juin 1998.

Pierre Arcouette, un citoyen qui s'oppose farouchement au tracé nord, craint que le ministère des Transports du Québec (MTQ),

promoteur du projet, ne prenne pas au sérieux les risques environnementaux dans ce dossier.

Joint cette semaine à Québec, Jean Talbot, représentant du ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec (MEFQ), s'est dit plutôt confiant que le promoteur fera ses devoirs et réalisera les travaux en bonne et due forme.

«Ce n'est pas la première fois que le MTQ construit une route. Ils ont l'habitude d'explorer le sol de fond en comble avant de procéder à des travaux. Je ne vois pas pourquoi ce serait différent cette fois-ci», a-t-il indiqué.

Il rappelle que, quoi qu'il en soit, l'analyse complète se fera après la tenue des audiences du BAPE prévues au cours des prochains mois.

Rien à craindre selon le MTQ

«Il n'y a pas de terrain contaminé aux endroits visés, mis à part des stations-ser-

vice. Mais celles-ci sont nettoyées systématiquement lorsqu'elles sont démantelées», a confirmé Joceline Béland, responsable des communications au ministère des Transports, direction Ouest de la Montérégie.

Quant à Stella-Jones, on juge que le site est trop éloigné de la route pour avoir un quelconque impact. L'usine est située à 1,3 km de la route 132. Il est connu que ce lieu est contaminé par divers produits.

La caractérisation préliminaire effectuée par le MEFQ démontre que les sols et l'eau souterraine sur la propriété sont contaminés.

Parmi les produits, on retrouve le pentachlorophénol, le crésote, l'arsenic, le cuivre et le chrome.

«Si la nappe phréatique est touchée et que ça se déplace vers la route 132, que se passera-t-il. Va-t-on envoyer les eaux contaminées dans le fleuve?», continue de craindre Pierre Arcouette.

Selon le ministère de l'Environnement et

de la Faune du Québec (MEFQ), le comté de La Prairie est souillé par plus de 75 sites contaminés.

D'après la liste du SGTC (Système de gestion des terrains contaminés) soumise par le ministère, les villes de Delson (20 sites contaminés), Sainte-Catherine (15), La Prairie (14), Saint-Constant (13) et Candiac (7) totalisent à elles seules 69 sites.

Celui de la compagnie Stella-Jones, à Delson, est l'un des plus importants.

À quand les audiences publiques?

Selon Éric Cardinal, attaché politique du député Serge Geoffrion, il faudra attendre encore quelques mois avant la tenue d'audiences du BAPE (Bureau des audiences publiques en environnement).

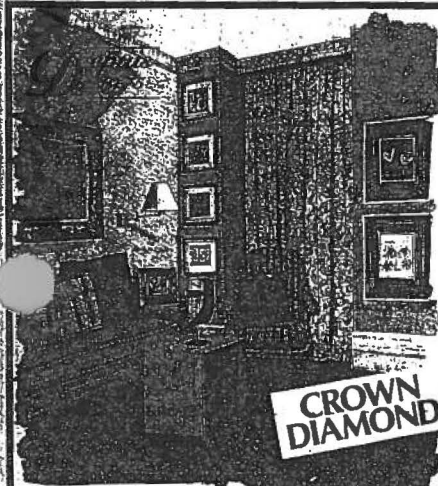
«Il reste une étude sur le bruit par le MTQ. Ensuite, le ministre de l'Environnement donnera son autorisation pour que le MTQ présente son projet», a-t-il expliqué cette semaine.

Le fédéral et le secteur privé invités à investir dans la 30



Le tracé nord de l'autoroute 30, qui sera financé par le fédéral et le secteur privé, traverse le territoire de la Montérégie.

Le ministre fédéral des Infrastructures, des Transports et des Routes, Jean Lapierre, a annoncé mardi qu'il inviterait le secteur privé à participer au financement de la construction de l'autoroute 30. Le ministre a déclaré que le gouvernement fédéral avait approuvé un plan de financement de 1,2 milliard de dollars pour la construction de l'autoroute 30, qui sera financé par le fédéral et le secteur privé. Le ministre a également annoncé que le gouvernement fédéral avait approuvé un plan de financement de 1,2 milliard de dollars pour la construction de l'autoroute 30, qui sera financé par le fédéral et le secteur privé.



CROWN DIAMOND

«Vous pensez décorer...»

Venez nous visiter ou invitez-nous chez-vous!

Des conseillers(ères) sauront vous guider dans le choix de:

Nous planifions
Nous conseillons
Nous installons

- Tapis • Céramiques
- Peinture • Papier-peint
- Tissus, dentelle etc...

Service à domicile

DECORMAT

3 décoratrices D.E.C.

534 Ch. St-Jean La Prairie (stationnement arrière) 659-1843

La face cachée du comté de La Prairie

Il existe des faits qui s'écrivent dans les journaux. Les journalistes payent les rapporters, témoins de ceux-ci, vérifient certains détails, accumulent des preuves dans leurs dossiers.

Cette face connue de l'actualité, le grand public y a accès et la connaît assez bien.

Mais il existe d'autres faits qui sont difficiles à étaler. Pourtant, plusieurs en connaissent le fond.

La guerre entre le tracé nord et sud de l'autoroute 30, l'annulation du Festival, Street Rod de Sainte-Catherine, les sites contaminés, les procès impliquant des policiers, voilà autant de causes pébuleuses. Les mois défilent et les filières épaississent.

Attention, je ne dis pas que les politiciens sont des magouilleurs. Je dis simplement que plusieurs sont... cacochiers.

D'autres me diront que je n'ai qu'à faire mon travail pour découvrir le pot aux roses, mais ce n'est pas évident. L'accès à l'information n'est pas la seule règle à suivre.

La semaine dernière, un fonctionnaire du gouvernement québécois m'a lancé en plein visage : «Croyez-vous qu'on dit tout ce qu'on sait, ici. Il y a un paquet de choses que le public n'a pas besoin de savoir!»

De plus en plus, les entreprises publiques et privées font appel à des agents d'information, prétextant vouloir offrir une information uniforme aux médias.

Au lieu de parler au président de Coca-Cola, je m'adresse donc à une personne qui le consulte et qui me rapporte ses propos. C'est le jeu du téléphone, quoi.

Entre nous, cette courroie de transmission peut également servir d'exécuse au grand patron qui dira, lorsqu'il se plaira d'être mal cité : «Je n'ai jamais dit ça!» C'est l'agent de communication qui s'est trompé.

En Amérique du Nord, aujourd'hui, il y a donc plus de relationnistes que de journalistes, ce qui était impensable il y a 20 ans.

Dans la région, certains ne se cassent pas la tête avec les relations publiques. Le directeur général de La Prairie, par exemple, ne retourne tout simplement pas ses appels. Belle attitude. Je le pointe lui, mais il n'est pas le seul à user de cette tactique.

Ce n'est pas que je tiens à élucider le Watergate, mais quand même, on n'arrive pas à tout cacher dans la vie.

Si toute vérité n'est pas bonne à dire, tout faux n'est pas se savoir.

Philippe Olivier

9, rue Saint-Pierre, Saint-Constant
(Face à Amusements 222) 638-3328

Elle et Lui
Coiffure Esthétique

Une seule visite... et vous réaliserez l'importance d'être conseillé par des stylistes, maîtres coloristes, formés continuellement par les meilleurs au monde.

DO à une grande demande pour les Bois de finissorts, nous serons OUVERT le lundi 25 juin!

Specialistes en coiffure

COLORATION tous les mardis et mercredis 15\$ + tx	ÉLECTROLYSE consultation et essai gratuit Homme et femme	1^{re} POSE D'ONGLES 10\$ de rabais (rég. 38\$) -10% étudiante	ÉPILATION À LA CIRE 1/2 jambe -10\$ cuisses 14\$ aisselle 7\$ aine 7\$ 4 régions SPECIAL 33\$ Rég. 38\$
----------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

actualité

Autoroute 30: le ministre Chevrette s'en remet aux audiences

dn danielle nault

Fermé durant la saison estivale de mai à août 2001

Jusqu'à **75%** de rabais

Heures d'ouverture
Jeudi: 12h à 17h
Vendredi: 12h à 17h
Samedi: 10h à 17h

290, chemin Saint-Jean, La Prairie
(Pres du boul. Taschereau / Vieux La Prairie)
www.daniellenault.com

444-4006

entendre une bataille sans fin.

La 30: pour contourner Montréal

Lors de la conférence de presse donnée plus tôt à propos de la nouvelle ligne de train de banlieue, le ministre Chevrette répondait à la question d'un journaliste, précisant que l'autoroute 30 contournait Montréal.

De passage à Delson pour officialiser le départ du train de banlieue, en septembre, il était impossible de ne pas questionner le ministre à propos de l'autre dossier chaud du comté de La Prairie: l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine.

Guy Chevrette n'est pas sans savoir que le tracé privilégié (sur la route 132) par son ministère ne fait pas l'unanimité.

«C'est normal que les gens contestent, a-t-il avoué, aucunement troublé. S'il fallait que j'attende qu'il y ait un consensus chaque fois que je fais quelque chose, je ne ferais jamais rien.»

Guy Chevrette affirme avoir rencontré les opposants au tracé sur la route 132. Il leur recommande de garder leurs énergies pour faire valoir leur point devant le Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE), dont des séances sont prévues d'ici quelques mois.

«C'est le ministère de l'Environnement qui a le dernier mot, a-t-il poursuivi. Si on me dit que l'autoroute 30 ne doit pas passer sur la route 132, je m'y plierai.»

Il ajoute cependant que le tracé plus au sud (dans les terres) est loin d'être une réalité. «Bonne chance devant le zonage agricole», a-t-il laissé tomber, laissant sous-

entendre une bataille sans fin.

En privé, Le Reflet lui a alors fait valoir qu'une autoroute 30 au sud pourrait libérer la route 132 des camions lourds soulageant du coup d'un certain trafic.

En habile politicien comptant plus de 20 ans d'expérience, il a détourné la question. «Ça me fait rire. Dans mon coin, à St-Félix-de-Valois, la population se mobilise parce qu'on veut faire passer la route dehors du village. Ici, on allègue que ça nuit aux commerces si l'autoroute passe sur la route 132.»

En terminant, M. Chevrette a fait son mea culpa, avouant qu'il y avait un travail de formation à faire pour expliciter devant le projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. Il s'en est aussi pris aux lead souvent peu nombreux, qui soulèvent la population.

Les Portes ANDRÉ LEMAY inc.
Manufacturons portes et fenêtres sur mesure
30 ans à votre service 2 magasins pour mieux vous servir

30 ans, ça se fête en grand!

30% de rabais sur les fenêtres serrés jusqu'au 30 avril 2001

- Faites sur mesure
- S'adaptent partout: salle à manger, salon, au-dessus de l'évier, etc...

23% de rabais sur portes jardinières coulissantes

Un client heureux revient toujours et monsieur Lemay l'a compris depuis très longtemps

255, boul. Taschereau, La Prairie • Tél.: 444-3659 Fax: 444-9522
Licences: RBC 2510-4410-35

Usine de fabrication à Sainte-Julie

Heures d'ouverture: lundi au jeudi: 9h à 17h
Vendredi: 9h à 20h • Samedi: 9h à 14h

Les quartiers résidentiels : des pistes de course !

Plusieurs citoyens semblent se plaindre de la vitesse dans les quartiers résidentiels du comté de La Prairie. Les gens qui empruntent des rues secondaires afin d'éviter le trafic de la route 132 semblent particulièrement pointés du doigt. Cette semaine, Le Reflet a voulu connaître l'opinion du public sur cette question.

Textes et photos: Philippe Olivier

Les automobilistes roulent-ils trop vite près de chez vous ?



«Quand je demeurais à Saint-Constant, ça roulait très vite. J'avais peur pour mes enfants.»

Yvan Cossette
Saint-Mathieu



«Sur la rue Jogues, c'est vraiment fou. Je crois que la prévention peut aider plus que la répression policière.»

Caroline Roy
Sainte-Catherine



«Les gens sont pressés et ça devient dangereux dans les quartiers résidentiels. Il faut être plus sévère.»

Linda Trépanier
Sainte-Catherine



«Il faut absolument avoir plus de patrouilles dans les petites rues. Les gens ne respectent pas les limites.»

Isaac Côté
Saint-Constant



«Je demeure sur la rue Des Écluses. Mon mari a déjà fait une pétition et rien n'a changé encore.»

Ella Caron
Sainte-Catherine



«Ça roule très vite près de chez moi. Il faudrait faire de la prévention pour améliorer ça.»

Lisa Berthiaume
Candiac

Cellu-Plus ROGERS AT&T COMMUNICATIONS SANS FIL

30\$ par mois

50 minutes de jour plus soirs et week-end illimité dès 18 heures.
Boîte vocale et afficheur gratuit pour 3 mois

Le seul agent autorisé de toute la région.

Offre d'une durée limitée, sur approbation du crédit.
* ROGERS COMMUNICATIONS INC. UTILISÉ SOUS LICENCE ** AT&T CORP. UTILISÉ SOUS LICENCE

87-B-4, Marie-Victorin, Candiac, Place Candiac, Face au CLSC — (450) 444-2100



l'antenne canadienne la plus performante au Canada

STAR CHOICE Spécial jamais vu ! 149\$.

Installation GRATUITE

Quantité illimitée!

C'est le temps d'acheter !

Pas d'intermédiaire

Nous vendons, nous installons quel que soit votre système
Votre expert depuis 1985

<http://www.danielforand.com>
* Pour nouvel abonné, calculé avec rabais pour un temps limité. Taxes en sus. Détails en magasin. * aussi disponible.

HORAIRE LA PRAIRIE
• Lundi au vendredi: 9h à 17h

Daniel Forand Satellite Inc.

1205 Ch. St-Jean, La Prairie Tél.: (450) 444-8622
215, rue de Jogues, Châteauguay Tel: (450) 699-5953

LA GARANTIE

PAR CLAUDE BROUSSEAU

► Depuis les tragiques événements de la semaine dernière, plusieurs personnes communiquent avec nous afin de vérifier si leur contrat d'assurance couvre ce genre de risque et si leurs primes risquent d'augmenter suite aux nombreux dommages survenus.

En premier lieu, il faut faire la distinction en matière de garanties et cela tant pour la police habitation que pour la police réservée aux entreprises. Lors de prochaines périodes, nous vous expliquerons les différentes garanties qui viennent hausser les protections. Vous comprendrez rapidement que celles-ci ne sont que de simples modifications expressément demandées pour tel genre de risque.

En assurance habitation, à moins d'indications contraires écrites et annexées au contrat de base, un point, au chapitre des EXCLUSIONS GÉNÉRALES, simple mot à mot ce qui suit: les conséquences de l'invasion, de la guerre, de l'insurrection, de la rébellion, de la révolution, du TERRORISME, de force militaire (...), qui y ait ou non, déclaration de guerre. Il est donc clair que ce risque n'est pas couvert. D'ailleurs, certains doivent encore se souvenir de la crise d'OKA!


Quant à l'assurance des entreprises, la même clause d'exclusion générale s'applique. De tels dommages ne sont donc pas couverts. Cependant, il arrive que les courtiers offrant aux assurés une multitude de protections

supplémentaires qui peuvent tout simplement être ajoutées au contrat. L'assureur analyse les probabilités de pertes et applique une surprime en conséquence. Ici, on peut soulever l'hypothèse que les tours du World Trade Center possédaient ce genre de protection puisqu'un attentat terroriste avait déjà eu lieu en 1993.

Qu'en est-il des bureaux, des commerces et des autres entreprises situés dans ce mégacentre financier? Les assureurs devront analyser les coûts politique et économique d'une telle décision. Il n'est par contre pas rare qu'un assureur déroge du contrat pour indemniser ses assurés (crise du verglas 1998).

AUGMENTATION DES PRIMES

En termes simples, les assureurs s'auto-assurent pour ainsi constituer une plus grande réserve de dollars. Lors qu'ils reçoivent votre paiement, une partie de celui-ci se retrouve chez un RÉASSUREUR qui lui, signe un traité avec votre assureur. Lors de sinistres majeurs, il aidera votre assureur à régler les pertes. Ce sera alors à lui d'analyser si ces pertes sont indemnisables ou non. Bref, il doit toujours garder une réserve importante pour faire face à des catastrophes similaires qu'il, devons-nous, le rappeler, surviennent de plus en plus souvent.



Bonne semaine

353, boul. Taschereau
La Prairie (Québec) J5R 1T9
Téléphone : 450.858.1933
1888.399.1933
Télécopieur : 450.858.3342

SMG Social
2415, route Édouard VII
Saint-Philippe (Québec) J1L 2K0
Téléphone : 450.859.8752
Télécopieur : 450.444.3678
clauderousseau@videotron.ca

Autoroute 30 : le tracé retenu ne fait pas l'unanimité

Normand Laberge

Sainte-Catherine — Le tracé de la route 132 qui est privilégié par le gouvernement du Québec pour le parachèvement de l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine, ne fait définitivement pas l'unanimité dans la région.

Une nouvelle preuve en a été faite lors de la séance d'information portant sur ce sujet, mercredi, à Sainte-Catherine.

Pourquoi s'achamer tant à vouloir construire sur la route 132 au lieu d'un tracé plus au sud? Avez-vous pensé aux commerçants pendant la durée des travaux? De quelle façon pensez-vous évacuer la population si une catastrophe survient? Pourquoi une autoroute avec des stations de pompage? À combien évaluez-vous les coûts de construction d'une autoroute dans les terres agricoles?

Voilà le genre de questions qui ont été posées aux représentants du Bureau des audiences publiques (BAPE), du ministère des Transports et du ministère de l'Environnement au cours de cette soirée qui a duré plus de trois heures.

Les représentants des ministères en ont eu tellement plein les bras qu'un citoyen de Saint-Constant, Jean-Guy Lafrenayé, n'a pu s'empêcher d'avoir ce commentaire: «Je voudrais vous féliciter pour votre ténacité à défendre un projet aussi contesté.»

Un porte-parole du BAPE lui a répondu que les fonctionnaires présents n'étaient pas là pour défendre un projet, mais plutôt pour répondre aux questions des citoyens.

Si pour les gens du gouvernement la route 132 est l'axe à privilégier pour l'autoroute 30, force est de constater que cette opinion est loin d'être partagée par la majorité des 250 personnes qui étaient présentes à cette soirée d'information.

«Vous vous interrogez sûrement à savoir si des citoyens vont demander des audiences publiques en rapport avec ce projet?, a souligné un citoyen de Delson, Yvon Thiffault. Je peux vous répondre tout de suite: oui, il y en aura.»

Pour les fonctionnaires du gouvernement, il n'y a pas de doute que la route 132 est le tracé qui représente le moins d'impact pour la sécurité et l'environnement des citoyens.

«L'autoroute 30 va être quatre fois plus sécuritaires que la route 132 actuelle», a affirmé un représentant du ministère des



Si pour les gens du gouvernement la route 132 est l'axe à privilégiée pour construire l'autoroute 30, force est de constater que cette vision était loin d'être partagée par la majorité des 250 personnes qui étaient présentes à cette soirée d'information. (Photo - Hélène Gingras)

Appelé à comparer les coûts de construction de l'autoroute 30 sur la route 132 avec celui d'un tracé plus au sud, ce fonctionnaire a révélé qu'il en coûterait, à quelques dollars près, la même chose.

«La construction d'une autoroute dans les terres agricoles coûterait 185M\$ si on considère qu'il faudrait améliorer non seulement ses embranchements aux extrémités est et ouest mais aussi, et surtout, la route 132», a-t-il fait savoir.

   la différence près qu'il n'est pas garanti à 100% que la Commission de la protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ) donnera son aval à un tel projet.

«Dans la mesure où il y a de l'espace pour construire hors de la zone (route 132), le CPTAQ n'est pas tenu d'étudier la demande. Il peut cependant la rejeter immédiatement», a expliqué un autre fonctionnaire.

Quant aux coûts de construction de l'autoroute 30 sur la route 132, ils sont évalués à l'heure actuelle à 178M\$, soit 68M\$ de

LES AU POINT
 ki alpin 999\$
 (ex. 16.999)
 Excellence Sports

Hébdos Montérégien DELSON 35^e ANNÉE • No 49 • 15 décembre 2001 • 80 PAGES • 635-9146

Depuis 1966

Le Reflet

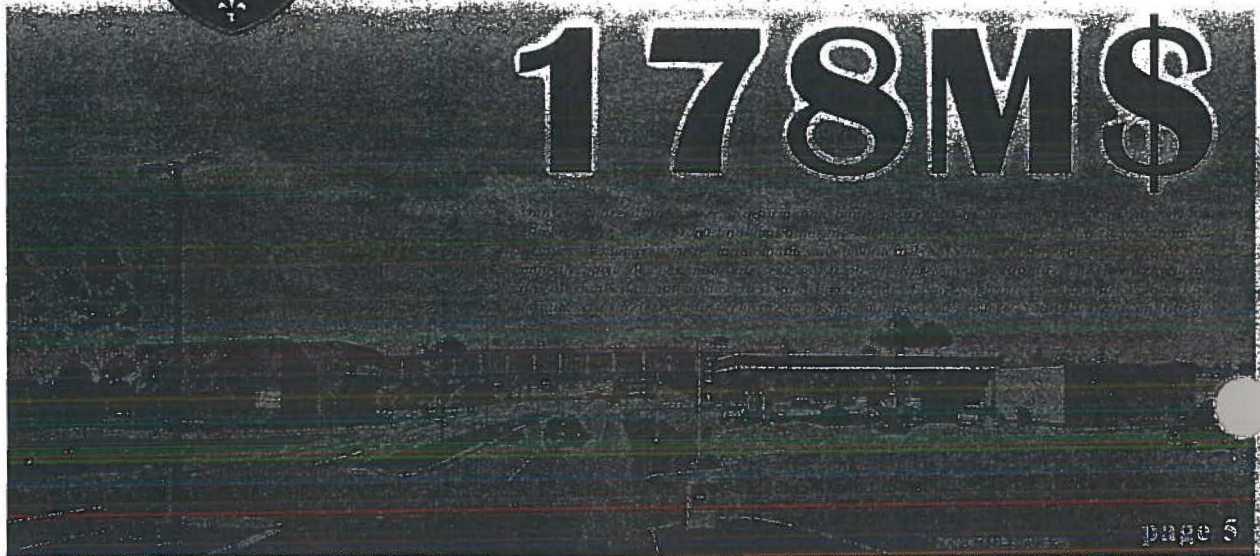
adresse électronique @reflet.qc.ca

Couvre-plancher
 Décoratif à l'ancienne

DECORAT

450-1343

La sur la 132 coûtera 178M\$



page 5

Le trace retenu ne fait pas l'unanimité

ppsc

Optation Nez rouge

(514) 917-4011

Maintenant, ce n'est plus comme avant... On passe le volant!

Présentation de Québec

DEPUIS 1985

Desjardins Assurances générales des caisses Desjardins

Le Père Noël est passé chez CANDIAC TOYOTA

Echo 2002 Corolla 2002

Taux à partir de 0,9% et beaucoup plus encore...

185, de l'Industrie, Candiac • 659-6511
 E-mail : candiac@toyota.ca
 Site Internet : www.candiac-toyota.qc.ca

L'autoroute 30 sur la route 132 coûtera 178M\$ au lieu de 110M\$

Hélène Gingras

Sainte-Catherine - La construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132 coûtera beaucoup plus cher que prévu, soit 178\$ au lieu de 110M\$.

C'est ce qui a été annoncé par la Direction Ouest du ministère des Transports du Québec dans le cadre de la soirée d'information présentée, mercredi soir, au Complexe sportif La Récréation de Sainte-Catherine.

De ce montant, 30,5M\$ serviront à des mesures d'atténuation, soit pour construire l'autoroute en dépression, aménager des murs antibruit et réaménager la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.

Le gouvernement du Québec a budgété une somme de 110M\$ pour ce projet. C'est devenu insuffisant depuis que les villes ont négocié plusieurs modifications avec le ministère des Transports.

«Nous avons demandé au gouvernement fédéral de payer la moitié des coûts de construction. Ça pourrait ainsi éponger la différence», a expliqué Eric Cardinal, attaché politique du député provincial du comté de La Prairie Serge Geoffrin.

«Partout ailleurs, le fédéral a payé la

moitié des coûts de construction de l'autoroute 30. Pourquoi il n'en serait pas de même ici?», a-t-il questionné.

À défaut d'une collaboration du fédéral, le ministère des Transports du Québec devra demander des crédits additionnels.

Une perspective provinciale

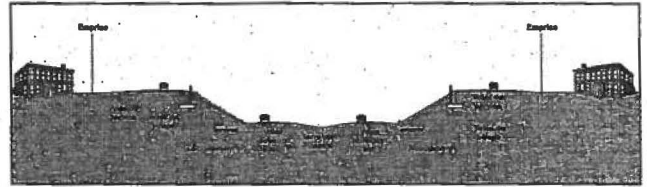
Dans le cadre de cette soirée, le ministère des Transports, dit le «promoteur», a présenté brièvement le projet (voir fiche technique). C'est en tout point semblable à ce qui a déjà diffusé par le passé dans Le Reflet.

Le ministère a d'abord rappelé que la construction des différentes sections de l'autoroute 30 s'inscrit dans une perspective de doter le Québec et la Montérégie de liens routiers efficaces.

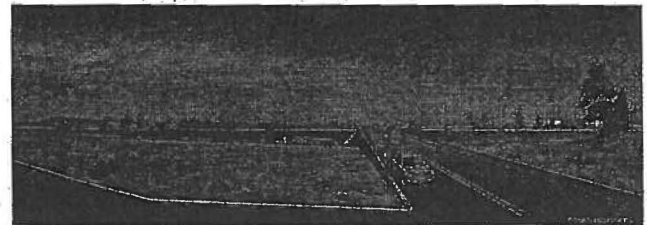
Défendant le projet dans l'axe de la route 132, Michel Séguin, agent de recherche, a expliqué que cette artère est problématique.

«Il y a un conflit d'usage entre le transit et le local. Les piétons ont de la difficulté à traverser et la route 132 est l'objet de nombreux accidents. De plus, vous le savez, la congestion y est récurrente, ce qui rend les mouvements de circulation laborieux.»

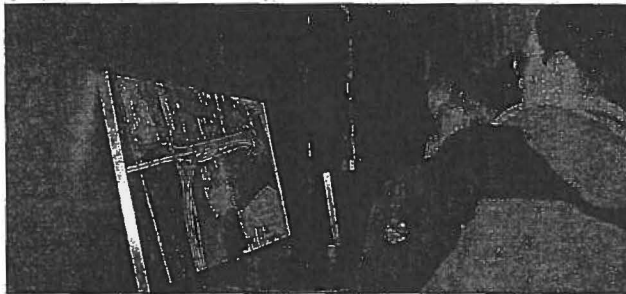
Considérant la croissance démographique des prochaines années, la situation sera loin



La majorité de l'autoroute sera construite en dépression, c'est-à-dire sous le niveau du sol actuel. En revanche, les voies de service se situeront au niveau actuel du sol.



Voici de quoi aura l'air l'autoroute 30 dans l'axe de la rue Brébeuf.



Les citoyens ont consulté les différentes maquettes mises à leur disposition. (Photo - Hélène Gingras)

de s'améliorer, a-t-il fait valoir en pointant quelques chiffres.

Tracé nord privilégié

Le ministère des Transports a affirmé brièvement avoir étudié, puis rejeté l'option d'un tracé plus au sud (dans les terres), «suivant une méthode éprouvée. Le tracé qui a le moins d'impact est celui de la route 132», a mentionné M. Séguin.

Une autoroute construite au sud amènerait l'expropriation de 105 hectares, porterait atteinte à des activités industrielles et aurait des impacts sur quelques résidences.

«Cette situation engendrerait des pertes de revenus agricoles et l'isolement de 440 hectares», a-t-il pointé.

Selon le ministère, les impacts d'une autoroute au nord seraient moindres considérant que le milieu est urbanisé, que les

emprises sont existantes et qu'il y aurait peu, voire pratiquement pas d'expropriations.

Ces réponses ont été loin de satisfaire l'ensemble des citoyens présents à cette rencontre (voir le texte de Normand Laberge).

«Les impacts négatifs découleront davantage de la construction de l'autoroute qui est prévue sur trois ans, c'est-à-dire qu'ils seront temporaires», a exprimé l'agent de recherche.

Durant la première année, les automobilistes circuleront normalement sur la route 132 pendant la construction des voies de service et traverses temporaires.

Pendant la deuxième année, les automobilistes seront transférés sur ces voies gérées par des feux de circulation, à l'instar de ce qui se passe actuellement sur la route 132. Pendant ce temps, le ministère procédera à l'aménagement des voies autoroutières. ■

Fiche technique de la future autoroute 30

Section	Description	Longueur	Coût
Section 1	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 2	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 3	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 4	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 5	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 6	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 7	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 8	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 9	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$
Section 10	Construction de l'autoroute en dépression, murs antibruit, aménagement de la courbe à la jonction de Sainte-Catherine et l'autoroute 30 en provenance de Châteauguay.	1,2 km	30,5 M\$

Quatre villes seraient coupées en deux par le nouveau tronçon de la 30

BRUNO BISSON

« ON N'EST pas contre l'autoroute 30. À ma connaissance, personne ne s'oppose au passage de l'autoroute chez nous. Mais la tranchée, on n'en veut pas. Quand on vient vivre sur la Rive-Sud, c'est pas pour se faire entermer sous le béton ! C'est quoi cette idée-là ? »

Le porte-parole du Comité de la 30 Sud, Richard Marois, est de mauvais poil ce matin-là. C'est mercredi. Dans les médias écrits et électroniques, on s'interroge sur ce qui a bien pu faire disjoncter le ministre des Transports du Québec, Guy Chevrette. M. Marois n'en revient tout simplement pas. La veille, le ministre, soupe au lait notoire, a menacé la Ville de Montréal de supprimer les fonds pour la modernisation de la rue Notre-Dame, dans l'est de Montréal, si elle persiste à vouloir un boulevard urbain au lieu du projet d'autoroute en tranchée proposé par son ministère.

Or, sur la Rive-Sud, le MTQ a présenté à l'automne un autre projet de tronçon d'autoroute en tranchée, cette fois-ci dans l'axe de la route 132. Cette route, qui traverse et dessert les villes de Candiac, Saint-Constant, Delson et Sainte-Catherine, sera transformée en une longue tranchée de neuf kilomètres de long, avec pour principale conséquence de couper les quatre villes en deux secteurs : au nord et au sud de l'autoroute. Bien sûr, on construira aussi des voies de desserte entre les deux parties des villes, des aménagements pour les autos et les piétons.

Mais, comme à Montréal, les résidents ne veulent rien savoir de cette monstruosité, tandis que leurs maires et édiles municipaux ne semblent pas trop s'en formaliser. M. Marois et les autres porte-parole du Comité pour la 30 Sud, Pierre Arcouette et Louise

Forget, travaillent donc depuis des mois sur le terrain pour convaincre les résidents des villes concernées de s'exprimer sur le sujet.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement lancera le processus d'examen du projet le 18 février. Et on peut déjà prévoir que pour une deuxième fois en quelques mois, après le difficile dossier de la rue Notre-Dame, le concept d'autoroute en tranchée pourrait faire échouer un projet de construction routière auquel personne, pourtant, ne s'opposait. Avant la tranchée,

« Ici, le monde est pas contre l'autoroute tant qu'elle passe sur les terres agricoles situées seulement à quelques kilomètres au sud. Le ministère, lui, ne veut pas. Ils veulent leur tranchée. Ça doit faire 30 ans que ce projet-là est dans l'air et ça fait 30 ans que le ministère des Transports veut une tranchée. On dirait qu'ils n'ont pas évolué depuis Duplessis. »

Trois fois plus cher

Selon des documents d'ingénierie du MTQ produits par la firme Roche, de Québec, le Tracé Sud, qui permettrait de faire passer le futur tronçon de la 30 dans des terres agricoles, coûterait environ 50 millions à réaliser. Or, le projet d'autoroute en tranchée dans l'axe de la 132 en coûterait plus du triple : 178 millions aux dernières nouvelles.

Mais, selon le document de Roche, la construction de la 30 hors du territoire urbanisé entraînerait d'autres dépenses importantes. L'aménagement d'une bretelle directionnelle dans un échangeur des routes 15 et 30, l'étagement d'une voie ferrée et la relocalisation d'un poste de contrôle routier feraient grimper la facture du Tracé Sud de 10 millions. De plus, « il faudra de toute façon aménager en autoroute le tronçon de la route

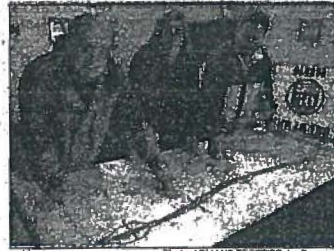


Photo ARMAND TROTTER, La Presse ©

Pierre Arcouette, Louise Forget et Richard Marois ne laisseront pas un tronçon de la 30 couper leur ville en deux sans rien dire. Si on dit « non » à la 30 dans l'axe de la 132, le projet serait acceptable si Transports Québec acceptait de passer l'ouvrage hors des centres urbains.

132 entre l'autoroute 15 (Candiac) et le boulevard Georges-Gagné (Delson) au coût de 20 millions ».

Enfin, à cause du volume de circulation projeté d'ici 2016, « le reste de la 132, entre le boulevard Georges-Gagné et la limite de Kahnawake, devra être refait en boulevard urbain à six voies », pour 30 millions de plus. Roche conclut donc que la variante Sud entraînera des travaux qui feront grimper son prix réel de 50 à 110 millions.

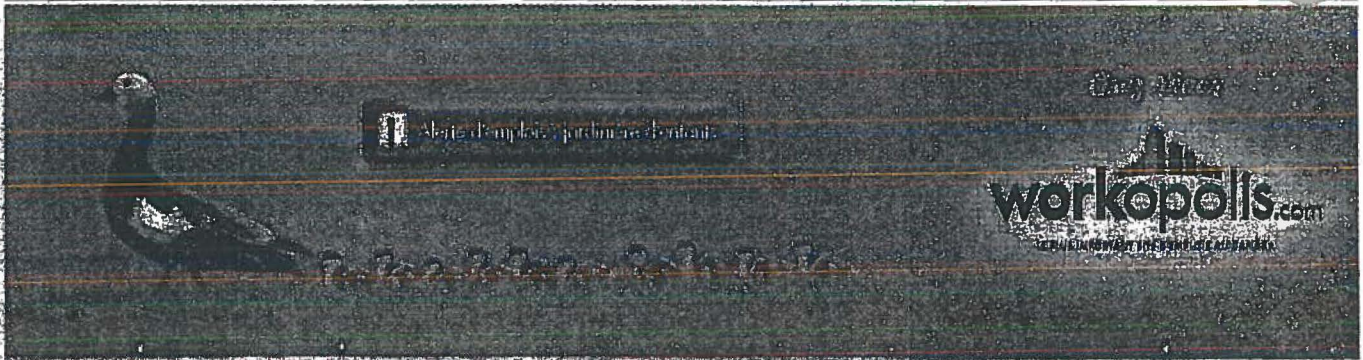
À l'époque où cette étude fut réalisée, toutefois, le coût de l'autoroute en tranchée était estimé à 104 millions par le MTQ. Roche en concluait que « l'écart de coût entre les deux options ne constitue pas un élément discriminant ». Sauf qu'en décembre 2001, le ministère des Transports a soumis une nouvelle

estimation des coûts de cette autoroute caissée en milieu urbain : 178 millions. 30 millions serviront à payer les mesures de mitigation pour rendre le projet plus acceptable aux communautés touchées.

Pour le Comité de la 30 Sud, les mesures de mitigation qui seraient susceptibles de rendre un tel projet plus acceptable à la population, ça n'existe tout simplement pas. « On ne veut pas attaquer le ministère des Transports, explique M. Marois à La Presse, parce que ça ne servirait qu'à nous des canaux de communication. M. Marois, nous allons sensibiliser la population au fait que la variante Sud est la seule acceptable. »

Colères inquiétantes

Les colères du ministre Chevrette l'ont tenté, par contre. Et c'est pour cela qu'il taitant La Presse, mercredi matin, Richard Marois était si choqué. « Les représentants de tous les petits groupes environnementaux de la région étaient réunis, mardi soir, justement discuter de nos interventions auprès du BAPÉ. Quand on a entendu vrettre dire qu'il ne financera pas la construction de la rue Notre-Dame si l'on n'accepte pas son projet, on s'est demandé ça valait la peine de se donner autant de peine si le ministre fait à sa tête de tout ce qu'il veut, peu importe ce que disent les citoyens et le BAPÉ. » « Ce n'est pas un roi, Guy Chevrette, conclut M. Marois. Il n'a pas le droit de miner le droit des gens de s'exprimer, puis, les autoroutes du Québec ne lui tiennent pas, et c'est pas vrai qu'il va tout seul des budgets pour ça et d'autres. »



La Presse

AUTOROUTE NOTRE-DAME



Photo BERNARD BRAJLT, La Presse

deux jours d'audiences devant le BAPE sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame du

La Santé publique s'oppose à son tour au projet Chevrette

BRUNO BISSON

LA DIRECTION de la Santé publique de Montréal-Centre s'est jointe hier au concert de critiques qui continuent de tomber sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, dans l'est de Montréal.

Au troisième jour des travaux du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui étudie le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) depuis lundi, les appels locaux qui se manifestent en début de semaine face à ce projet sont maintenant taris.

Hier, en prenant le contre-pied du CLSC Hochelaga-Maisonneuve, dont le conseil d'administration a appuyé le projet sans bénéficier d'un appui clair du personnel de l'institution, la DSP de Montréal-Centre a solidement posé quelques briques de plus dans le véritable mur de critiques sur lequel Transports Québec va bientôt s'écraser.

Même s'il reste deux jours d'audiences devant le BAPE, on voit mal, à mi-chemin dans le débat public, comment le gouvernement et ses alliés dans ce projet pourront sortir de la situation. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame de 263 millions est en très sérieuse difficulté.

Dans leur présentation hier, les responsables de la Direction de la santé publique de Montréal ont expliqué que leur évaluation du projet était inspirée des tendances lourdes en environnement et en urbanisme qu'on peut observer dans la plupart des pays d'Europe et même dans certaines grandes villes

Le développement d'infrastructures de transport majeures dans un milieu urbain, a expliqué le Dr Richard Lessard, doit rencontrer plusieurs critères qui visent tous à réduire la pression du trafic dans les villes et à réduire la pollution, tant pour des raisons de santé publique locale que pour des raisons plus globales, comme la réduction des gaz à effet de serre.

Or, en appliquant cette grille de critères, établie notamment par l'Organisation mondiale de la santé et le conseil des ministres de l'Environnement de l'Union européenne, le projet soumis par le ministère des Transports du Québec, dit la DSP, ne tient pas la route. C'est le cas de le dire.

« Ce projet viendra compléter le réseau d'autoroutes urbaines qui existe déjà : les autoroutes Décarie, Métropolitaine, le pont-tunnel Hyppolyte-LaFontaine et la 25 (qui traverse l'est de la métropole dans l'axe nord-sud et à laquelle l'autoroute Notre-Dame doit être raccordée). Il est donc évident qu'il constituera un incitatif pour les gens à se déplacer en automobile privée, au lieu d'encourager à l'utilisation des moyens de transport actifs (vélo et marche), en plus de contribuer à augmenter les gaz à effet de serre », estime la DSP.

« De plus, une fois ce projet completé, rien ne garantit qu'il n'y aura pas d'autres développements d'autoroutes qui viendront se greffer à celui-ci, comme le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval ou le nouveau pont entre la Rivière-Sud et l'est de l'île de Montréal, poursuit la DSP. Une telle éventualité serait un incitatif supplémentaire à l'utilisation de véhicules

motorisés encore plus l'utilisation des véhicules privés dans la région métropolitaine, au détriment du transport actif et de la santé cardiovasculaire de la population. »

Même si la DSP reconnaît que le MTQ a intégré à son projet des réponses aux préoccupations des résidents du secteur, notamment en créant de grands espaces verts locaux et en cherchant des solutions au bruit et à la pollution générées par le trafic, le projet de la rue Notre-Dame « constitue une solution largement utilisée dans le passé, et dont les limites sont aujourd'hui bien connues. »

La DSP croit que le ministère des Transports devrait commencer tout de suite à chercher une solution de rechange à ce projet, avec les autorités municipales (qui sont elles aussi contre le projet du ministre Guy Chevrette, voir autre texte ci-contre).

Un projet d'autoroute acceptable au plan de la santé publique, ajoute-t-on, tant pour la population des quartiers touchés que pour l'ensemble de la métropole, doit offrir des solutions susceptibles de diminuer le trafic dans l'île de Montréal. Ces solutions, croit la DSP, ne peuvent donc passer que par le développement d'une offre concurrentielle à l'automobile privée dans le transport en commun, et par une promotion plus assidue de la bicyclette et de la marche comme moyen de locomotion personnelle.

cyberpresse.ca Consultez des articles et des documents sur le projet de transformation de la rue Notre-Dame à

Montréal reporté à la semaine prochaine son mémoire au BAPE

La Presse

LA NOUVELLE VILLE DE Montréal a demandé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de reporter à la semaine prochaine le dépôt de son mémoire sur le projet de modernisation de l'autoroute Notre-Dame.

« La raison pour laquelle on ne le présente pas demain (aujourd'hui), c'est qu'en exécutif, on a pris la décision la semaine dernière d'intégrer au volet transport les volets économique, urbain et habitation. C'est pour cela qu'on demande quelques jours de plus », a expliqué hier le responsable du transport au comité exécutif, Claude Dauphin. Tant M. Dauphin que le président du comité exécutif, Frank Zampino ont nié qu'il y avait

de la dissension au comité exécutif sur ce sujet.

Aux termes de sa réunion hebdomadaire, le comité exécutif préférait toujours un projet de boulevard urbain à l'autoroute et tranché proposé par le ministère des Transports. « On a tout intérêt à travailler avec le MTQ dans le dossier. C'est essentiel que la rue Notre-Dame soit refaite », a commenté M. Zampino.

De son côté, le nouveau chef de l'opposition, Pierre Bourque, réclame que l'administration ferait un grave erreur en refusant ce projet. « Cela va retarder pendant des années la réalisation de ce projet. J trouve ça invraisemblable de ne pas avoir écouté les arondissements, les citoyens. Je suis assailli. Cela commence mal. »

AVIS LÉGAUX - APPELS D'OFFRES SOUMISSIONS - ENCANCS

ARRONDISSEMENT WESTMOUNT APPELS D'OFFRES

Le bureau du secrétaire de l'arrondissement de Westmount, situé au 4583, rue Sherbrooke Ouest, Westmount, Québec, H3Z 1E2, recevra des soumissions jusqu'à midi (12 h) le mardi 8 février 2002. Les offres seront ouvertes publiquement le même jour à 12 h 05 dans la Salle du Conseil, à la même adresse, pour ce qui suit :

ENTRETIEN DES PARCS ET ESPACES VERTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE WESTMOUNT

Appels d'offres numérotés : PW-2002-722, PW-2002-723 et PW-2002-724

Le cahier des charges peut être obtenu au bureau du directeur des travaux publics, 1, rue Batturena, Westmount, Québec, H3Z 2L2, à compter du jeudi 17 janvier 2002.

Un montant de trente dollars (30,00\$) sera exigible pour le cahier des charges et ledit montant ne sera pas remboursable.

La Ville de Montréal, arrondissement de Westmount, se réserve le droit d'accepter ni le plus basse ni aucune des soumissions reçues, ni à encourir aucune obligation ni aucun frais d'aucune sorte envers les soumissionnaires.

M^{re} Nancy Gagnon
Secrétaire d'arrondissement

Chambre des notaires du Québec AVIS DE DÉMISSION

Avis est donné par les présentes que lors de sa réunion tenue le 27 novembre 2001, le Comité administratif de l'Ordre a pris acte de la démission de monsieur Norman P. Goldman, autrefois notaire à Côte-Saint-Luc, avec prise d'effet au 27 novembre 2001 et que son greffe a été cédé à M^{re} Sidney Rosensweig, notaire à Côte-Saint-Luc.

Chambre des notaires du Québec AVIS DE DÉMISSION

Avis est donné par les présentes que lors de sa réunion tenue le 27 novembre 2001, le Comité administratif de l'Ordre a pris acte de la démission de madame Chantal Sylvestre, autrefois notaire à Montréal, avec prise d'effet au 23 novembre 2001 et que son greffe a été cédé à M^{re} Bruno Burgoona, notaire à Montréal.

ACMT Agence métropolitaine de transport APPEL D'OFFRES

OBJET DE L'APPEL D'OFFRES : TRAVAUX DE CONSTRUCTION D'UN SITE DE GARAGE POUR TRAINS DE BANLIEUE À SAINT-HILAIRE

Date et heure limite de réception des offres : Le 6 février 2002 à 11 h

Prix du document : 150 \$, toutes taxes incluses (chèque visé ou mandat fait à l'ordre de l'Agence métropolitaine de transport et n'est pas remboursable).

N^o d'appel d'offres : AMT-12-CO-038

Les documents d'appel d'offres sont en français et peuvent être obtenus ou consultés sur place à partir de 13 h 30 le 17 janvier 2002, du lundi au vendredi inclusivement de 9 h à 12 h et de 13 h à 18 h 30 le vendredi suivant :

Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, bureau 2825
Montréal (Québec) H2V 2W2

Pour renseignements : Jean-Lys Carrière, Adjoint aux approvisionnements (514) 267-2459

Les travaux faisant l'objet du présent appel d'offres consistent en des travaux de construction d'un site de garage pour les trains de banlieue comprenant le terrassement, la structure de chaussée, les

VILLE DE MASCOUCHE APPEL D'OFFRES

TRAVAUX DE CONSTRUCTION MAS-2002-1101

Services municipaux rue Du Street

La Ville de Mascouche demande, par le comité du promoteur Les Constructions Québécoises Inc. des soumissions pour des travaux d'installation de services municipaux : d'éclairage, d'épaveur enrouleur et pluvial et de fondation de chaussée pour un projet de développement résidentiel.

Ce site est autorisé à soumissionner les entrepreneurs ayant un établissement au Québec ou, lorsqu'un accord intergouvernemental est applicable, dans une province visée par cet accord, et détenant, le cas échéant, la licence requise en vertu de la Loi sur le bâtiment.

Documents : Les documents de soumission pour le projet MAS-2002-1101 pourront être obtenus à compter du 17 janvier 2002 au bureau de TRIAX, société d'ingénierie, 4650, boulevard des Laurentides, bureau 300, Laval (Québec) H7K 2H4, téléphone (450) 322-4252, contre un dépôt, non remboursable, de cinquante dollars (50 \$), taxes incluses, en argent comptant ou sous forme de chèque visé fait au nom de TRIAX, société d'ingénierie.

Envoies : La soumission doit être accompagnée d'un cautionnement de soumission écrit par une compagnie d'assurance autorisée à la porter caution, d'un montant égal à au moins 10 % du montant total de la soumission.

En matière d'autoroute, le Québec n'est pas «tendance»

BRUNO BISSON

EN MATIÈRE d'autoroute, le Québec n'est pas «tendance».

Les chercheurs qui ont collaboré aux travaux de recherche présentés hier par la commission Nicolet sur la mobilité Montréal/Rive-Sud ont utilisé un langage plus savant pour décrire comment de grandes villes nord-américaines comme Boston, Chicago, Toronto ou New York jonglent avec l'avenir de leurs réseaux d'autoroutes et de transport urbain.

Que ce soit par «la prise en compte de la problématique environnementale dans des projets d'infrastructures de transport», dans la mise en oeuvre de «mesures de gestion de la demande et de transport collectif», ou encore par «l'intégration de la qualité de vie et de l'environnement comme facteur de compétitivité entre les villes», la conclusion s'impose d'elle-même (quand on a bien suivi).

Le Québec, et Montréal par voie de conséquence, traînent loin derrière tout le continent quand il s'agit de planifier, d'évaluer, de soupeser, de discuter, d'intégrer et de construire des infrastructures routières en milieu urbain.

Cette conclusion s'impose d'autant plus qu'elle est d'actualité après le débat amer qui a opposé Québec et Montréal, il y a quelques semaines, à propos du projet de l'autoroute Notre-Dame, dont la Ville ne veut pas.

Alors que dans la plupart des autres grandes villes nord-américaines on planifie en même temps l'aménagement du territoire et la construction des infrastructures de transport, les villes et le gouvernement travaillent ici dans le respect de leur sphère de compétence respective. La municipalité s'occupe des copropriétés et des parcs industriels, et le gouvernement des autoroutes.

On planifie, au Québec, l'ajout de bouts d'autoroutes au réseau de la métropole pour répondre à une

demande croissante de l'automobile, tandis que les concurrentes économiques de Montréal que sont Toronto, Chicago, Boston ou New York privilégient l'optimisation des réseaux existants, la réduction des effets du trafic sur la santé publique et le développement du transport en commun... tout en en faisant des outils de développement urbain.

Bref, alors que tout le continent semble prendre un grand virage en faveur d'une prédominance de la qualité de vie urbaine sur les besoins des usagers de la route, au Québec, on propose des autoroutes en tranchée à travers des villes déjà bâties.

Les comparaisons avec la situation du Québec ne faisaient pas partie du texte des trois nouvelles études rendues publiques hier par la commission Nicolet sur la mobilité Montréal/Rive-Sud. Mais elles sont implicites.

Des différences au Québec

Coup sur coup, les travaux présentés par des chercheurs de l'UQAM, de l'INRS et de l'Université de Montréal ont permis de mesurer l'immense distance qui sépare le Québec du reste du Canada et des États-Unis en matière de consultation publique, de planification, d'intégration aux contraintes urbanistiques et de prise en considération des facteurs environnementaux et des impacts sur la santé publique.

Dans leur étude, présentée hier par Gilles Sénécal, des chercheurs de l'INRS ont introduit un concept de «compétitivité durable» entre les grandes villes du continent, qui ont tendance, depuis quelques années, à considérer la qualité de vie comme un actif à développer.

«Les planificateurs des villes américaines semblent tenir pour acquis que la compétitivité de la ville sera accrue si des mesures sont prises pour réduire la pollution et les externalités négatives des transports urbains, affirment les chercheurs de l'INRS. La qualité de

vie, la proximité géographique, la diversité des choix de mode de transport ainsi que la qualité du paysage urbain sont aussi reconnues comme des facteurs contribuant à la compétitivité de l'agglomération.»

C'est du moins apparent dans le discours des autorités de ces villes, forcées par une loi de l'administration fédérale des États-Unis à intégrer des questions environnementales à l'analyse des coûts et bénéfices des projets routiers.

«Il reste à voir, concluent prudemment les chercheurs, si les intentions seront suivies de réalisations concrètes.»

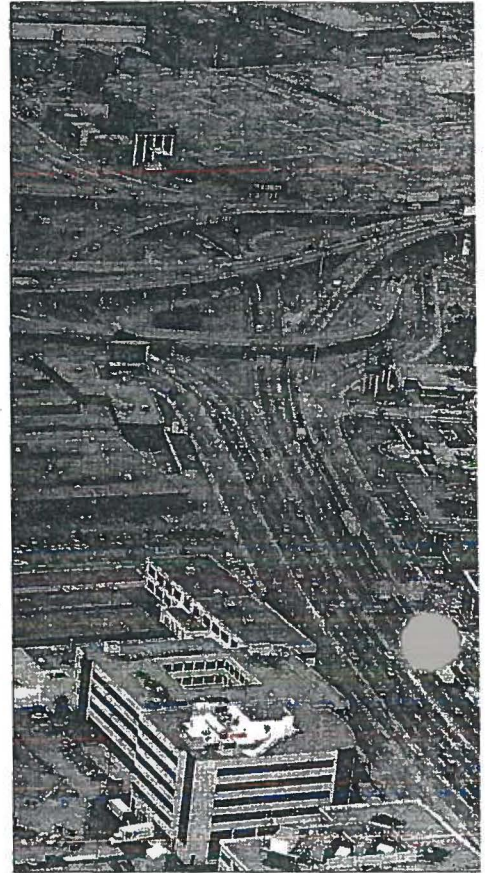
Écosystèmes urbains

Pour leur part, trois chercheurs de la Chaire d'études sur les écosystèmes urbains de l'UQAM ont examiné sept grands projets d'infrastructures urbaines entrepris récemment dans leurs villes respectives pour une même raison : régler les problèmes de congestion routière. Les résultats les intéressaient moins que les processus suivis pour en arriver à la décision de construire ou pas, ou de construire un projet plutôt qu'un autre.

En matière d'évaluation des impacts des projets routiers, dit le professeur Laurent Lepage, «on est passé d'une logique de projet à une logique territoriale». Ce n'est plus le territoire ou la ville traversés par une autoroute qui doivent s'ajuster aux retombées négatives de son passage. C'est la conception du projet de route qui doit s'adapter au plan d'utilisation du territoire.

Selon les chercheurs, «l'examen des processus décisionnels des projets d'infrastructures routières menés ailleurs au Canada et à l'étranger semble indiquer une tendance lourde vers un élargissement de la prise en compte de l'environnement et vers une participation accrue des citoyens en amont des décisions.»

«Toutefois, préviennent-ils, la plupart des pays éprouvent des difficultés à associer concrètement le public à la prise de décision.»



Photothèque ALAIN ROB

On planifie, au Québec, l'ajout de bouts d'autoroutes au réseau métropolitain pour répondre à une demande croissante de l'automobile, tandis que les concurrentes économiques de Montréal privilégient l'optimisation des réseaux existants, la réduction des effets du trafic sur la santé publique et le développement du transport en commun... tout en en faisant des outils de développement urbain.

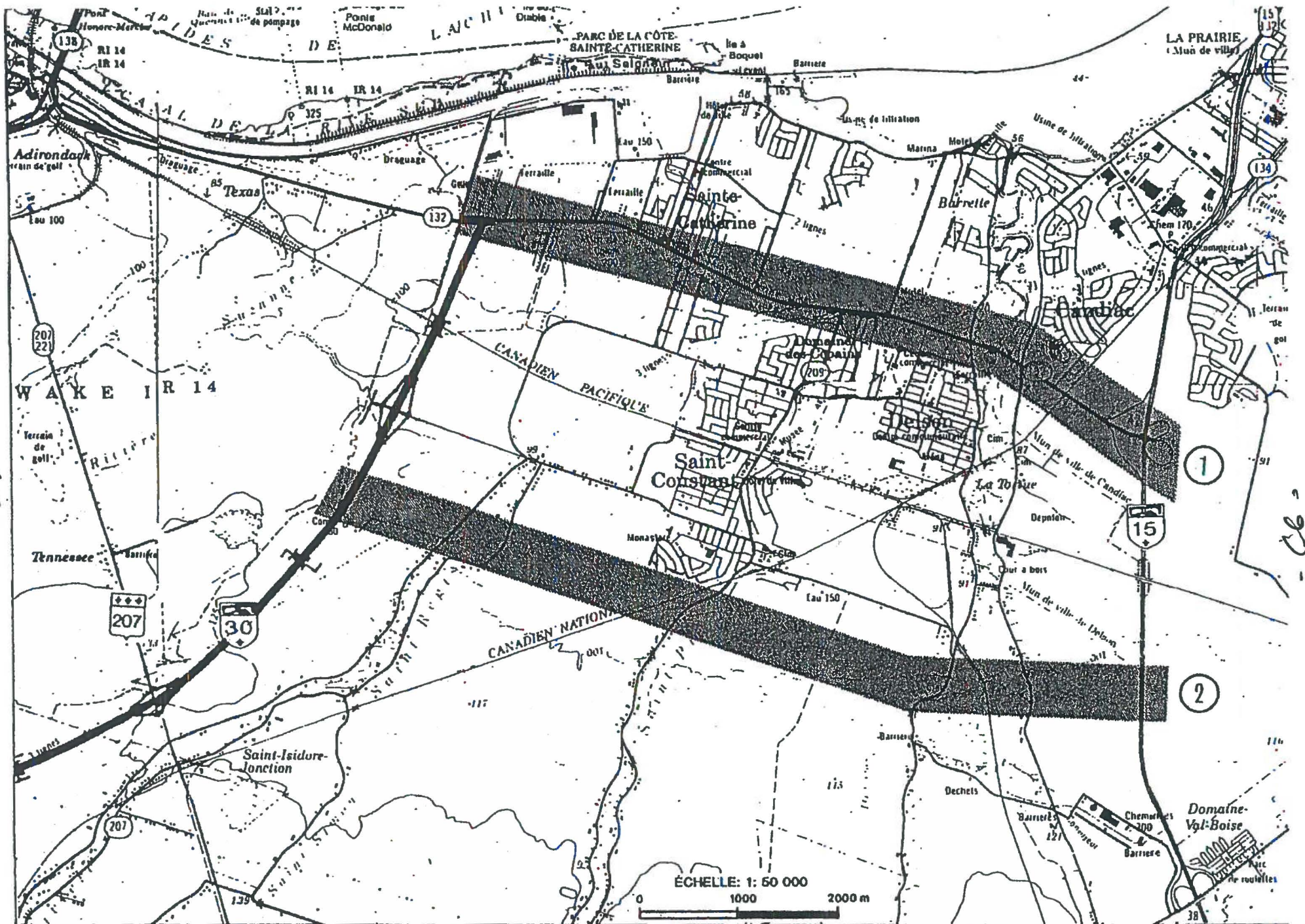


FIGURE 1 OPTIONS DE CORRIDOR À ÉTUDIER : (1) corridor de route 132 (2) corridor alternatif

**OUI à la
Non sur la 132**



Qu'est-ce que
tu fais là ?

Je prend mon café,
c'est ma pause de 10h00
au bureau

Depuis combien de temps
attends-tu pour traverser
le pont Mercier ?

Depuis 7h30
ce matin !

**PONT MERCIER
5 Km**



NON À UNE AUTOROUTE DÉCARIE SUR LA ROUTE 132...

Le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE), mandaté par le Ministre de l'Environnement du Québec monsieur André Boisclair, a tenu le 12 décembre dernier une soirée d'information pour la population concernant le projet de construction de l'autoroute «en tranchée» (**creusée à une profondeur possible de 25 pieds**) sur l'**actuel emplacement** de la Route 132 entre Sainte-Catherine et Candiac.

Plus de 400 personnes ont assisté, au collège de Sainte-Catherine, à la présentation technique concernant la construction de l'autoroute 30 pour l'amélioration de la circulation de la route 132. Au terme de la soirée, de nombreuses questions traduisant le mécontentement des citoyens à l'égard du promoteur et des élus municipaux et plusieurs questions sont demeurées sans réponse.

Le Comité pour l'autoroute 30 sud inc. s'oppose au concept d'autoroute «en tranchée» à l'image de l'autoroute Décarie en milieu résidentiel, tel que suggéré par le promoteur. Cependant, nous sommes conscients que la route 132 actuelle présente des problèmes de circulation majeurs et qu'il est important d'investir dans une solution durable. **Alors quelles sont les alternatives?**

Le PROMOTEUR connaît l'existence possible d'un second tracé, dont les impacts sociaux et économiques seraient moindres. Les enjeux de ce projet d'autoroute se résument à choisir entre un tracé en territoire agricole ou diviser le territoire résidentiel de plusieurs villes par la construction d'une autre autoroute Décarie! Il faut choisir : protéger les terres agricoles ou sacrifier la qualité de vie des populations environnantes. Cependant, il nous a été impossible jusqu'à présent de consulter l'étude comparative des deux tracés et tous documents précisant les motifs exacts sur lesquels s'est basé le PROMOTEUR pour rejeter le tracé implanté en territoire agricole et retenir les assises de la route 132 pour la construction de l'autoroute «en tranchée».

De plus, il est étonnant de constater que le PROMOTEUR ne prennent pas en considération les critères de sécurité et de qualité de vie des populations dans le choix du tracé l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac sur l'actuelle Route 132, car les mêmes critères de sécurité et de qualité de vie ont guidé le choix du tracé du tronçon de l'autoroute 30, qui sera construit plus à l'Ouest, soit entre Châteauvieux et l'autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Les documents relatifs à ce projet précisent que le tracé d'une autoroute doit éviter de traverser tout espace urbanisé pour des fins de sécurité (volume de circulation dense largement accru, pollution de l'air, de l'eau, bruit...)

Au plan de la sécurité des populations, est-ce que les services publics actuels seraient en mesure de faire face à tous risques routiers éventuels? (catastrophe routière ou atmosphérique, déversement,...)

Lors de cette soirée, plusieurs intervenants ont soulevé leurs préoccupations concernant le fait qu'aucune étude d'impact économique ne peut préciser aux citoyens la valeur foncière des résidences qui se retrouveront contiguës à cette autoroute et quelle sera la perspective économique des commerces en marge d'une nouvelle infrastructure routière «en tranchée».

Autoroute «en tranchée» est-ce un concept révolu?

Ces préoccupations ne sont pas banales. Précisons que ce projet se rattache au projet global concernant la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

L'actualité des grands quotidiens fait mention que le Ministère du transport désire construire une autoroute sur la rue Notre-Dame dans l'Est de Montréal aussi à l'image de l'autoroute Décarie. **LE CONCEPT EST IDENTIQUE AU PROJET QUE LE MINISTÈRE DU TRANSPORT DU QUÉBEC VEUT NOUS IMPOSER ENTRE SAINTE-CATHERINE ET CANDIAC.**

L'opposition dans l'Est de Montréal est très forte. Plusieurs organismes régionaux de l'Est de Montréal et le Maire de Montréal monsieur Gérald Tremblay (Le devoir 24 novembre 2001) sont en opposition, car ce concept est **TOTALEMENT DÉPASSÉ EN MILIEU URBAIN.**

Comment est-il possible que **NOS DIRIGEANTS MUNICIPAUX ACCEPTENT** une telle abomination : **CREUSER PAREIL FOSSÉ alors que plusieurs villes nord-américaines — Toronto, Milwaukee, Boston, Québec — INVESTISSENT DES MILLIARDS DE DOLLARS POUR SE DÉBARASSER DES AUTOROUTES QUI LES DÉFIGURENT. Le Ministère veut creuser une autoroute à deux voies en plus de deux voies de services sur une distance de sept kilomètres. LA PROFONDEUR MAXIMUM DEVRAIT ATTEINDRE 25 PIEDS** et partirait de la rivière à la Tortue jusqu'à Sainte-Catherine.

Le Comité croit qu'il n'est pas nécessaire de **RÉPÉTER LES ERREURS DE MONTRÉAL** et de **REPRENDRE DE VIEUX CONCEPTS ROUTIERS DES ANNÉES-70**: Au-delà de l'argument esthétique, plusieurs raisons militent contre ce projet :

- **Les coûts :**
Le ministère parle de 178 millions mais est-ce réaliste? Certains experts avancent le chiffre de 600 millions pour l'autoroute Notre-Dame, six voies sur neuf kilomètres. L'histoire leur donne raison. le prolongement du métro de Montréal depuis la dernière élection provinciale va coûter deux fois plus cher que prévu et les travaux n'ont pas débuté. Et cela sera différent sur notre territoire?
- **La création de deux pôles résidentiels séparés par une masse de béton :**
Augmentation assurée du volume de circulation (encombrement) dans les aires résidentielles; Avènement d'une barrière psychologique (forme d'isolement, ghetto) entre des populations traditionnellement réunies.
- **Augmentation marquée du bruit :**
Il est évident que le trafic routier augmentera considérablement. Peut-on croire les chiffres du Ministère? Lors de la construction du boulevard Décarie, le gouvernement avait prévu que le nombre de véhicules s'élèverait à **90 000 par jour**. Il est plutôt de **166 000!** **SI les chiffres peuvent être sous-estimés, à quel point le bruit sera-t-il amplifié, tout particulièrement en été?**

Élargir le cercle de la prise de décision

Les membres du Comité pour l'autoroute 30 sud inc se demandent quelle est la place des citoyens dans les décisions d'aménagement urbain? Actuellement, comme à Montréal, les citoyens de Delson, Sainte-Catherine, Candiac et Saint-Constant, se doivent de réagir à des projets qui ne font pas de sens et qui vont diminuer leur qualité de vie.

Or, dans le rapport d'étape, le président de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud précise que les citoyens ont une **grande soif de participation**.

Chose certaine, le Ministère ne peut pas présenter un seul projet. Il doit travailler sur un autre scénario et présenter les vrais chiffres et les impacts réels. Alors, les citoyens pourront faire un vrai choix. Plusieurs demandes d'audience publique ont été déposées de la part d'organismes de niveau régional (CRE Montérégie, Résidant Vert, Comité Parc des rapides inc.) de commerce et citoyens auprès du Ministère de l'Environnement du Québec. Il est possible de nous rejoindre via internet à la30sud@hotmail.com ou par téléphone (450) 462-8324.

Le Comité de l'autoroute 30 sud inc.

PROPRIÉTAIRE DES PLACEMENTS

**-55 NE VEUT
S DE LA 30
R LA 132**



Le propriétaire des placements 44-55 spécialisés dans la vente et la location des commerciaux sur la 132. Déjà, je subis des pressions de la part d'investisseurs et de promoteurs qui sont soucieux et qui se posent des questions sur la rentabilité de leurs placements. Les raisons évoquées sont les suivantes :

• Une perte considérable d'achalandage durant les 3 à 5 ans que dureront les travaux de construction de cette autoroute.

• Pertes de 50% de notre clientèle puisque les voies de services seront à sens uniques.

• Je m'oppose catégoriquement à cette autoroute **DÉCARIE** creusée à 25 pieds de profondeur sur presque toute sa longueur avec panneaux acoustiques à certains endroits, ce qui aura pour effet de cacher la visibilité de nos commerces.

• Pourquoi ne pas la construire dans les terres plus au sud ?

On n'aurait pas besoin de creuser.

Pas de station de pompage

Pas de ramassage de neige

Moins d'abrasif d'étendage l'hiver

Meilleure qualité de vie pour la population

Moins d'impacts sur notre santé et notre environnement

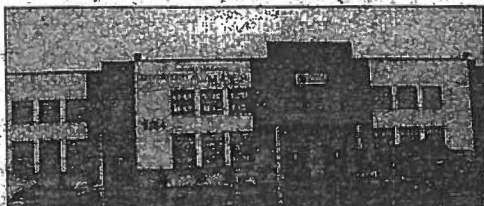
Nous aurions 2 routes pour la moitié du prix de la 30 sur la 132 (voir rapport p.225)

• Pourquoi la ville de La Prairie a 3 routes (un boulevard Taschereau, la route 132 et l'autoroute 30) alors que nous devrions nous faire imposer la 30 sur la 132 ; **une seule route ?**

• Pourquoi la 30 au sud, aucun commerce ne serait menacé de fermeture, de faillite, ni de perte de rentabilité. Moi, Denis Dulude, je fais des affaires depuis 30 ans et j'ai compris que le commerce, la communauté et l'environnement vont de pair. Je ne peux concevoir le fait qu'un commerçant défend surtout ses intérêts personnels soit en faveur d'un tel projet au détriment de sa clientèle.

• En tant que promoteur et investisseur, j'aime mieux prendre parti pour ma communauté, car c'est grâce à elle que, comme homme d'affaires, j'ai prospéré et réussi. C'est pour toutes les raisons que j'ai énumérées, que je m'oppose à ce concept d'autoroute en tranchées creusées dans l'axe de la 132.

DISENT NON À LA 30 SUR LA 132
DISENT OUI À LA 30 DANS LES TERRES AU SUD



Cette autoroute va à l'encontre du développement durable



ROBERT PERREAULT

L'auteur est directeur général du Conseil régional de l'environnement de Montréal.

APRÈS AVOIR analysé le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le Conseil régional de l'environnement de Montréal s'oppose à la construction

d'une autoroute de transit dans l'axe de la rue Notre-Dame. Cette autoroute va à l'encontre du développement durable en favorisant l'utilisation de l'automobile dans la région métropolitaine de Montréal et une détérioration de la qualité de vie des quartiers centraux. De plus, le concept même de cette autoroute est en contradiction avec le plan d'urbanisme de la ville de Montréal, les engagements du Québec en matière de changement climatique et les orientations gouvernementales à l'égard de l'étalement urbain et du développement des transports en commun. Dans ce contexte, le CRE-Montréal est d'avis que le concept même d'une autoroute en milieu urbain est inacceptable. Or, au Québec, le gouvernement s'entête à vouloir nous persuader que de nouvelles autoroutes constituent encore aujourd'hui, des solutions d'avenir pour régler les problèmes de congestion aux heures de pointe.

Londres s'apprête, sous la gouverne d'un maire progressiste, à limiter, voire même interdire, la circulation automobile au centre-ville. Paris vient de s'engager, à la suite de l'élection de Delanoé, à prioriser les transports publics dans les rues de la capitale et à en limiter l'accès aux voitures privées. D'autres grandes villes nord-américaines ont même entrepris de démolir certaines de leurs autoroutes urbaines au profit de nouveaux quartiers résidentiels et

de nouvelles places publiques.

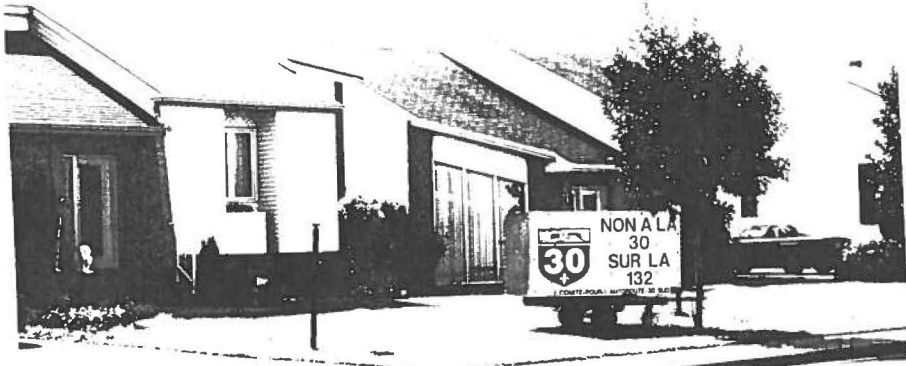
Ces changements radicaux de gestion des déplacements résultent du constat dans plusieurs villes que l'élargissement et la construction de nouvelles infrastructures routières ne contribuent pas à la réduction de la congestion routière. Au contraire, elles favorisent l'accroissement de l'utilisation de l'automobile.

Boulevard urbain

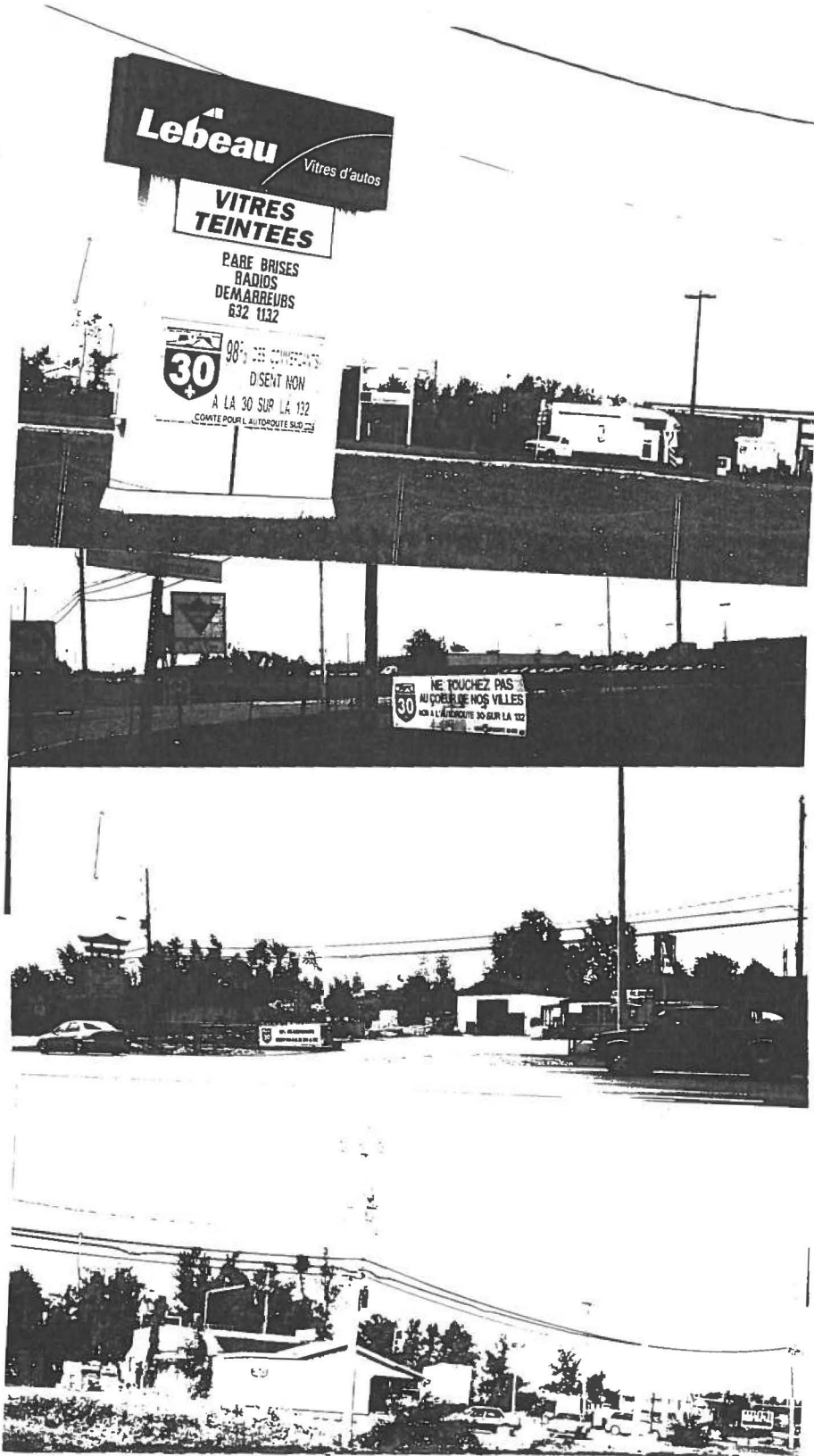
Dans ce contexte, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que la véritable solution réside dans l'aménagement d'un boulevard urbain, permettant une amélioration significative de l'offre de transport public. Cette solution a l'avantage de répondre aux grands défis de toute l'agglomération montréalaise tout en ayant l'avantage de satisfaire les besoins des résidents de l'est de Montréal et du Port de Montréal, de respecter les engagements du Québec en matière d'environnement et de préserver l'accès au fleuve pour l'avenir.

Enfin, en segmentant les débats entourant les mesures du Plan de gestion des déplacements pour l'est de Montréal avec la commission Nicolet, le projet de l'autoroute Notre-Dame et le prolongement de l'autoroute 25, le ministère des Transports présente une vision tronquée des impacts de l'ensemble de ses projets. Or, en matière de transport, on ne peut isoler les différents projets sans se préoccuper de l'impact de l'ensemble de ces projets les uns sur les autres et sur la métropole.

Dans ce contexte, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis que Québec devrait revoir son projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » à la lumière des orientations gouvernementales du Cadre d'aménagement de la métropole et des impacts des autres mesures du Plan de gestion des déplacements sur la rue Notre-Dame.



*Affiches posées sur les terrains et résidences
situés près de la 132.*

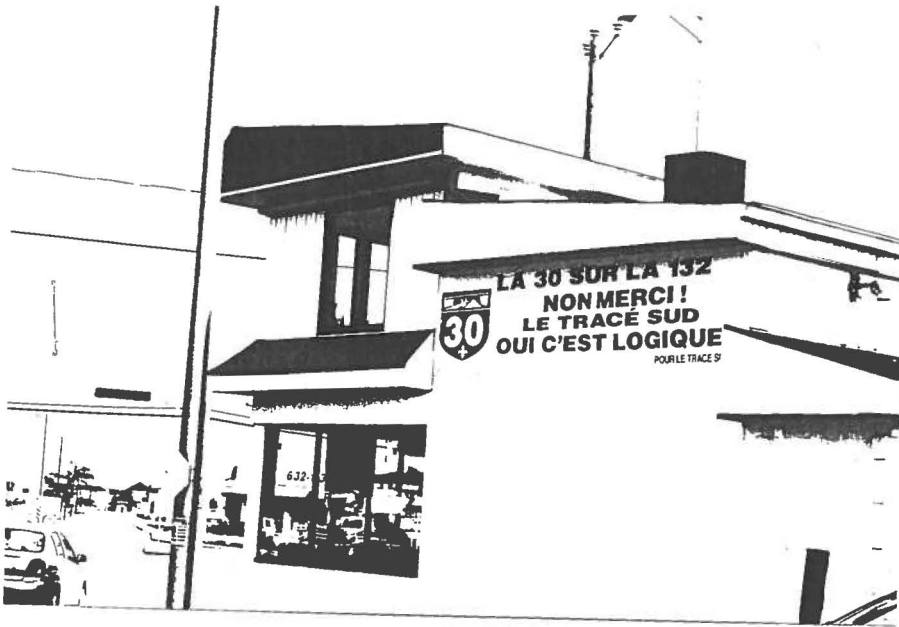


Affiches posées sur les Commerces

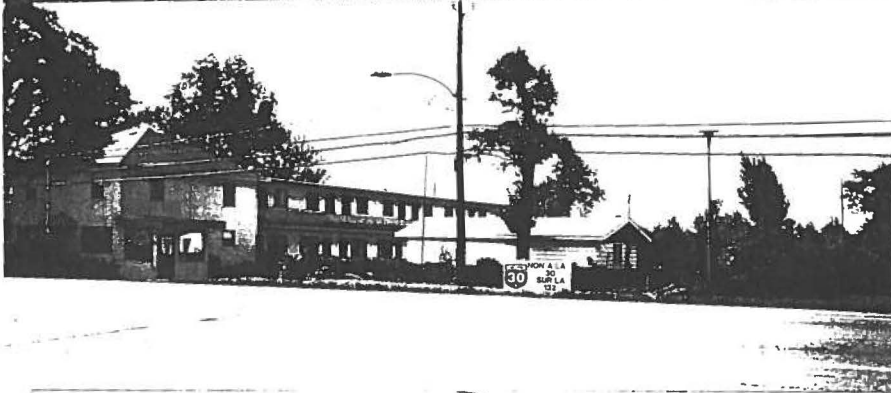
Situés sur la 132.



Affiches posées sur les commerces
situés sur la 132

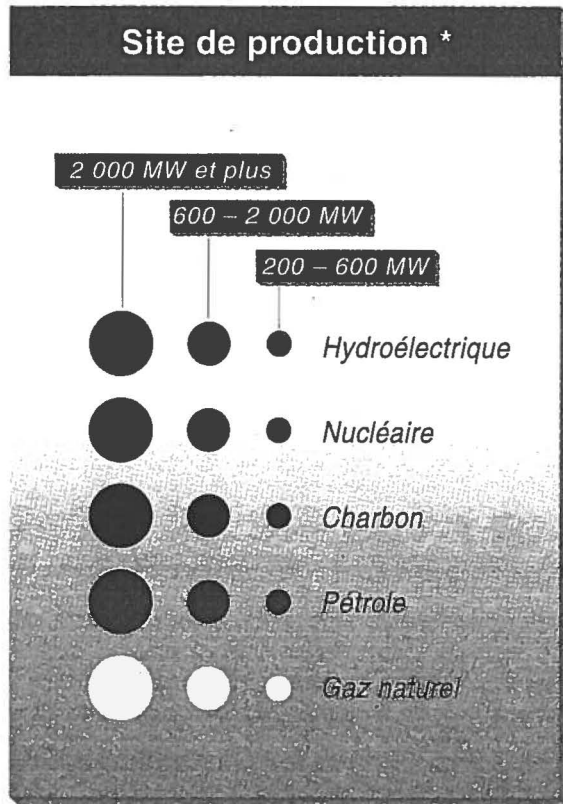


AFFICHES POSÉES SUR LES COMMERCEES
SITUÉS SUR LA 132



Affiches posées sur les commerces
cité de SUE LA 137

La production d'électricité et les émissions atmosphériques au Canada et aux États-Unis

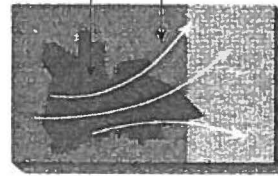


* un site peut inclure plusieurs centrales



Zone urbaine

Vents dominants d'été



Limites

- Frontière internationale
===== Frontière interprovinciale
ou d'état



Projection azimutale de Lambert, méridien central 96°00' ouest.
Cartographie : Carto-Média (6160B901.qxd , 20 décembre 2000).

Décembre 2000, 1^{ère} édition

Intranet :
[techno-info.hydro.qc.ca/produits et services/geomatique/thematique/](http://techno-info.hydro.qc.ca/produits_et_services/geomatique/thematique/)



Sources :

Base cartographique :

National Atlas of the United States, USGS.
Atlas National du Canada, Énergie, Mines et Ressources, Canada.
Ministère des Ressources naturelles, Gouvernement du Québec.

Vents dominants :

Resource Data International Inc.

Sites de production :

Powermap - Powerdat, Resource Data International Inc.
Provincial Generation and Transmission Grid, Newfoundland Hydro.
BC Hydro, TransAlta.
System operating map of Nova Scotia,
Nova Scotia Power Inc., 1996.
Territories / Zones, Northern and Southern Ontario, Ontario Hydro, 1998.
Sites de production d'électricité au Québec, en 2000, Hydro-Québec.