

164

DM93

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

Le 17 mai 2002

Madame Claudette Journault, présidente
et Monsieur Jean Paré, commissaire
Commission d'enquête du BAPE
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Par courriel
et par la poste

Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

Objet : Autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

Madame la Présidente
Monsieur le Commissaire,

Veillez excuser l'envoi tardif de cette communication. En dépit de mon vif intérêt, d'autres engagements m'ont obligée à ne consacrer qu'un temps limité à l'enquête que vous avez menée ces mois derniers. J'ai assisté à environ 25 % des audiences de février et de mars et j'ai consulté brièvement la documentation déposée dans les bibliothèques. Les chiffres cités sont donc approximatifs. Après m'être présentée, j'exposerai mon interprétation du tracé nord, pour terminer par mes suggestions touchant le tracé sud.

Née à Montréal, j'habite Candiac depuis un peu plus de 15 ans. Mon attachement à la région vient du fait que je l'ai fréquentée dans mon enfance puisque mon père était natif de Saint-Rémi. Maintenant retraitée, je m'intéresse de plus près à la chose publique, largement des points de vue environnemental et patrimonial. Je suis membre de divers OSBL, dont *L'Éveil culturel de Candiac* (Thérèse Girard présidente) et la *Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine* (Yves Bellefleur président).

Or, en ce qui touche le tronçon de l'autoroute 30 visé par votre mandat, *L'Éveil culturel de Candiac* par l'entremise de Mme Girard s'est prononcé contre le tracé nord (mémoire DM30 du 12 mars 2002) alors que la *Fondation Royal-Roussillon* s'est prononcée contre le tracé sud, par télécopie envoyée au BAPE dans les derniers jours de mars 2002 (annexe A, 2 pages).

.../2

Dans le présent débat, ma double appartenance m'incite à une attitude conciliante dans un nécessaire arbitrage entre les deux parcours, que me facilitent toutefois l'absence d'enjeu personnel et le fait que je n'habite dans le voisinage immédiat d'aucun des deux tracés. La mission du BAPE étant de conseiller le ministre de l'Environnement, je tenterai de m'en tenir d'abord à des considérations environnementales, mais en ne négligeant pas d'autres aspects que toucheront vos décisions, notamment les questions de patrimoine et surtout les milliers de vies humaines concernées.

1. Perspective de dix à quinze ans

Rappelons qu'il est convenu d'appeler «tracé nord» la route 132 entre Sainte-Catherine et Candiac. Quant au tracé sud, une carte projetée pendant les audiences laissait voir une bande rectiligne reliant, au sud du village ancien de Saint-Constant, l'autoroute 15 à la partie de la 30 qui contourne Kahnawake depuis 1990.

L'ampleur des travaux envisagés dissuade de toute politique à courte vue. Or, il faut se demander si, à la lumière de projections sur dix à quinze ans, Transport Québec peut, à l'heure actuelle, choisir OU le tracé nord OU le tracé sud. Il apparaît au contraire que les deux tracés se révéleront nécessaires dans moins de 10 ans, et que la question première est de décider dans quel ordre les aborder.

En effet, puisqu'un tracé nord unique devrait répondre à la croissance du trafic de transit autant que du trafic local, les experts vous ont prédit sa saturation en moins de dix ans. Par ailleurs, tout en se prononçant pour le tracé nord, la directrice du CLD Roussillon n'en a pas moins affirmé, lors de la séance du 25 ou du 26 mars, que le trafic de transit en viendrait à former de 60 à 65 % de la circulation au cours de la décennie.

Voilà pourquoi il y a lieu d'envisager deux scénarios, celui selon lequel le tracé nord est choisi en premier lieu et celui selon lequel il est décidé de commencer les travaux sur le tracé sud en premier.

2. Scénario I : tout au nord en premier lieu

Outre la transformation du boulevard actuel en autoroute, la situation existante sur la route 132 impose divers travaux, principalement les suivants :

- Décontamination d'une trentaine de terrains
- Rationalisation des flux automobiles – voies d'évitement de la 132 et croisements nord-sud avec feux de circulation
- Construction de plusieurs viaducs

Les inconvénients qui ressortent sont les suivants :

- Complexité de réalisation en raison de la forte occupation urbaine le long du parcours visé.
- Fracture néfaste du milieu urbain.
En scindant le territoire urbain, une telle route aura un effet de ghettoïsation en coinçant Sainte-Catherine et une partie de Delson dans un îlot nord. Voilà qui est profondément déstructurant, malgré les affirmations de la MRC de Roussillon (DM46, p. 4) et va tout à fait à l'encontre des tendances en cette ère de fusions municipales. Le dernier paragraphe de l'annexe B (H. Trudeau, *Le Reflet*, 2002 03 23) évoque des conséquences inattendues d'une telle fracture.
- Augmentation de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore
- Allongement de la durée des travaux
Ces éléments expliquent en partie le fait que les travaux doivent être étalés sur plus de deux ans.
- Saturation routière
Rappelons qu'avec un tracé unique, il faut prévoir une saturation dans une dizaine d'années, en comptant les années de réalisation.

3. Scénario Ia : tout au nord avec autoroute encaissée

Aux travaux prévus en 2 s'ajoutent :

- Importants travaux d'excavation
- Construction de murs antibruit

À tous les inconvénients mentionnés en 2 s'ajoutent les suivants :

- Perturbation de la nappe phréatique des trois rivières, Saint-Pierre, Saint-Régis et Le Portage causée par l'excavation

La Commission n'ignore pas que les plaines inondables de la rivière Saint-Pierre ont déjà subi des interventions traumatiques dont les résidents riverains paient les conséquences en subissant périodiquement des inondations. M. André Turcôt résume bien cette problématique dans son mémoire (DM 33, 18 mars 2002 – annexe C). À telle enseigne que la Ville de Saint-Constant refuse de rendre publics ses dossiers de crainte de poursuites coûteuses de la part des

citoyens. Le passé étant garant de l'avenir, l'irrespect que Saint-Constant a manifesté pour l'environnement donne à penser que le prétendu souci pour les terres agricoles dont cette ville s'est réclamée devant la Commission n'est qu'un moyen de gagner du temps. On sait en effet que les promoteurs sont déjà à l'oeuvre et, malgré les dires du directeur de l'urbanisme en février, il est peu probable que leur gourmandise se tarisse dans cinq ans lorsque les territoires qui ont été montrés à la Commission comme étant destinés à l'urbanisation auront de fait été lotis et bâtis (partie au nord-ouest de la montée Saint-Régis).

- Aberration d'une autoroute encaissée en milieu fortement urbanisé
Certaines autoroutes encaissées semblent se fondre élégamment dans leur cadre naturel. L'autoroute 5 dans l'Outaouais, à la sortie du pont Cartier-Macdonald, en est un exemple. Elle a été mise en place il y a au moins 25 ans dans un secteur alors peu peuplé, l'occupation du sol étant venue par la suite.

Par contre, l'autoroute 15 dans Laval près de la Rivière-des-Prairies fait l'effet d'une déchirure infligée au milieu préexistant et les murs antibruit lui donnent des allures de forteresse. C'est cette image qu'il faut garder à l'esprit à propos de la route 132. La Commission a vu de ses propres yeux l'aspect du parcours nord sur la 132. Les travaux nécessaires pour y réaliser une autoroute encaissée perturberont encore plus gravement et de façon plus prolongée la circulation existante et la population riveraine.

- Le fait que les scénarios I et Ia doivent être réalisés pendant que la population riveraine ainsi que la circulation locale et de transit augmenteront inévitablement donne la quasi-certitude de s'acheminer vers un désastre écologique, humain et économique.

4. Scénario II : tracé sud d'abord

Par comparaison, des travaux commencés d'abord au sud présentent de nets avantages :

- Planification des travaux plus facile en raison du nombre réduit de véhicules et d'intersections routières à prendre en compte
- Exécution des travaux moins coûteuse vu le faible besoin d'aménager des voies de contournement pendant les travaux

5/...

- D'où réalisation plus rapide des travaux et, par conséquent, bouleversement abrégé du milieu
- Réponse plus rapide aux intervenants du secteur ouest de la MRC de Roussillon et des MRC limitrophes qui souhaitent l'achèvement de l'autoroute 30
- Santé économique de la région favorisée par la célérité d'exécution

De prime abord, on est tenté de faire cause commune avec certains résidents qui s'opposent au tracé sud qui viendra perturber leur cadre de vie champêtre. Mais on doit se rendre à l'évidence que si ce n'est pas une autoroute qui passe au sud, ce sont les promoteurs qui annihilent la vue en lotissant à qui mieux mieux. Il y a en effet fort à craindre que, si rien n'est fait pour la rationaliser, l'urbanisation traversera la montée Saint-Régis en direction sud et mordra davantage dans le secteur rural.

Il ne faut pas croire les maires ni la MRC de Roussillon lorsqu'ils se présentent en défenseurs de l'environnement. Depuis des décennies, les maires se sont comportés comme de véritables cow boys en matière de gestion du territoire. Par exemple, les Candiacois de longue date peuvent témoigner que dans les premières années de Candiac (fondé en 1957), les pochettes de promotion soulignaient l'attrait de la base de plein air qu'on promettait d'aménager dans le boisé Saint-François-Xavier en bordure de la rivière La Tortue (entre la route 132 et le CLSC Kateri, bd Marie-Victorin). Le boisé a été rasé, la berge de la Tortue a été relevée pendant des années avec la terre d'excavation de toutes les nouvelles constructions de Candiac, des rues y ont été ouvertes, et une fois le nouveau quartier réalisé, on a dû planter des arbres ornementaux sur le chemin Saint-François-Xavier.

Pareillement, entre la 132 et le boulevard Marie-Victorin, Delson a déversé sur l'autre berge de La Tortue sa terre de remplissage avant d'y construire des maisons d'appartements à quelques pieds de la rivière, non loin de l'embouchure au fleuve. Dans Delson encore, au sud de la 132 en allant jusqu'à Saint-Constant, le chemin Saint-François-Xavier suit grosso modo le cours de La Tortue : Delson y a installé son parc industriel. Sur les quelque 15 dernières années, à la suite d'intenses opérations de remplissage, de «bulldozage» et de redressement de méandres, le bord de la rivière est devenu complètement coincé par les établissements industriels et ce, en violation des marges prescrites par la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Voir aussi l'annexe B. Un mystère demeure, savoir par quel tour de passe-passe et à quel prix cette dernière section de la rivière La Tortue a été soustraite à l'entente Canada-Québec (+ ou – années 1960) sur la protection des cours d'eau, alors que la partie allant de la 132 à l'embouchure y figure.

- Voilà pourquoi les décisions visant à sauvegarder ce qui reste du milieu naturel doivent venir de plus haut.

5. Travaux sur le tracé nord concomitants au scénario II

Avec le scénario II, le ministère de l'Environnement ne peut laisser dans l'oubli les terrains à décontaminer sur la route 132. Le BAPE pourrait presser pour une collaboration immédiate d'Environnement Québec avec Transport Québec en vue de cet assainissement.

Dans l'amendement de la 132 à prévoir également dans ce cas, qui exigera une intervention beaucoup plus légère en comparaison des scénarios I et Ia, l'on peut rêver que Transport Québec, dans un élan écologique et pédagogique, aménagera des murs de verdure au lieu de murailles en béton. Ce serait certes un moyen sûr de s'attirer des éloges plutôt que d'amers reproches.

6. Deux tracés au sud

Certains critères peuvent servir de guide dans le choix d'un tracé, notamment :

- Besoin de protéger le secteur agricole de l'urbanisation en le démarquant clairement du secteur urbain
La gourmandise des promoteurs et l'ambivalence de la Ville de Saint-Constant sont évoquées au point 4.
- Besoin de sauvegarder certaines propriétés patrimoniales
Il importe de distinguer les propriétés patrimoniales qui constituent de véritables exploitations agricoles de celles dont la valeur patrimoniale tient uniquement à leur âge, comme il importe de distinguer les exploitations agricoles patrimoniales en bon état de celles qui sont plus ou moins bien entretenues et leur caractère patrimonial plus ou moins respecté.

Un exercice sur le terrain a consisté à localiser les propriétés à valeur patrimoniales énumérées dans la liste de la Fondation Royal-Roussillon (annexe A) et à chercher un trajet de moindre dommage à cet égard. Dans l'annexe cartographique PR3.3 afférente à l'*Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement* par le ministère des Transports, la carte 2f datée du 9 juin 1998 s'intitule «Corridor sud. Milieu visuel et patrimoine.» Cette carte servira à nous situer dans l'exposé qui suit.

Les deux propriétés patrimoniales qui présentent au mieux les caractéristiques de véritables exploitations agricoles sont situées sensiblement à la

même hauteur au 426, rang Saint-Régis Sud et au 377, rang Saint-Régis Nord et elles marquent le début de ce qui demeure le secteur agricole le plus concentré dans la partie sud de Saint-Constant :

- C'est ce secteur qu'il importe de sauvegarder à tout prix, d'autant plus qu'il touche au sud les municipalités encore largement agricoles de Saint-Rémi et de Saint-Isidore.

Une bande est-ouest de champs en culture de moins d'un kilomètre de large dans le sens nord-sud (la «zone-tampon») borde au nord les deux ensembles de bâtiments mentionnés. On y trouve le long chemin d'accès du 336, rang Saint-Régis Nord, dont les deux maisons et leurs bâtiments sont blottis dans un méandre de la rivière, qui les sépare tout juste des bâtiments du 371, rang Saint-Régis Sud. Suit, en direction nord, un milieu semi-urbain composé en majeure partie de bungalows de brique en approchant de la montée Saint-Régis et y compris sur cette voie. L'unité résidentielle de la montée Saint-Régis est déjà fortement compromise par la multiplication des commerces sur son côté sud :

- Afin de protéger leur caractère rural et leur valeur patrimoniale, il serait préférable de faire passer le tracé de l'autoroute 30 à la tête des rangs Saint-Régis Nord et Sud, c'est-à-dire près la montée Saint-Régis ouest. Un viaduc unique franchirait la rivière Saint-Régis et les deux rangs du même nom.

La zone-tampon est également visible à une hauteur équivalente dans le rang Saint-Pierre, mais elle se trouve plus près du noyau villageois ancien de Saint-Constant, en bordure duquel se trouve la maison bicentenaire du 310, rang Saint-Pierre qui, paradoxalement, est protégée par cette proximité. Tout tracé pourrait aussi tenir compte du 320, et même des 321-323 du même rang qui sont logés dans une ancienne maison de ferme privée de ses dépendances.

- Au nord-est de la montée de la Saline, une ferme patrimoniale de bonne valeur est située au 410, rang Saint-Ignace, au sud de la montée Griffin qui relie ce rang au chemin Saint-François-Xavier, où quelques propriétés répertoriées sont adossées à celle du rang Saint-Ignace.
- Cet ensemble forme, avec la chapelle baptiste de la montée Griffin et quelques maisons ainsi qu'un des rares boisés sauvés de la destruction, un micro-secteur rural qu'il est possible de préserver tel quel.

Un tracé rectiligne

On peut pratiquer la politique de la terre brûlée, décider d'un tracé rectiligne sur la carte et ouvrir l'autoroute à l'aide de béliers mécaniques sans égard aux particularités du milieu. Une approche par trop semblable à cette caricature aura suscité l'opposition de certains citoyens de Saint-Constant à propos du tracé sud.

Où faire le raccord entre l'autoroute 30 sortant de Candiac et un éventuel tronçon rectiligne ? Quelque part sur l'autoroute 15 entre les compagnies Goodfellow et Lafarge. Après 50 ans d'exploitation du sous-sol de Saint-Constant, Lafarge consentirait peut-être à se comporter en « bon citoyen corporatif » en rétrocédant une parcelle en bordure de sa propriété pour le tracé de la 30. La terre d'excavation pourrait aller rejoindre les haldes qui coupent le paysage de Saint-Constant le long du rang de la Petite-Côte.

Un tracé curviligne

Pour tenir compte des valeurs patrimoniales exposées ci-dessus, on peut aussi envisager un tracé en « S » commençant par un grand arc de cercle partant de l'autoroute 15. Il traverserait la rivière de La Tortue au nord de la montée Griffin (à la rue Tremblay ?), puis croiserait la boucle ferroviaire de Napierville Jonction (le besoin de conserver cette boucle est à évaluer). Il contournerait ensuite le noyau urbain de Saint-Constant au sud pour remonter vers l'ouest en allant rejoindre la montée Saint-Régis, en décrivant alors au besoin un arc de cercle inverse au premier et plus court afin de rejoindre la 30 autour de Kahnawake.

- Ce tracé curviligne permet de passer de l'autoroute au secteur urbain par la montée de la Saline à l'est et par la montée Saint-Régis à l'ouest sans que soient touchés les autres circuits routiers de Saint-Constant.

7. Autoroute encaissée ou en surface ?

La perspective d'un viaduc surplombant à la fois la rivière Saint-Pierre, le rang Saint-Pierre et la voie ferrée du CN si près du noyau urbain ancien a de quoi inquiéter. N'est-il pas possible de choisir un endroit où la rivière est assez éloignée de la route 209 pour permettre un simple pont sur la rivière et un viaduc en dépression pour croiser la route 209 et la voie ferrée ? Une section d'autoroute encaissée présenterait l'avantage d'atténuer le bruit tout en sauvegardant le paysage agreste. Il n'est pas interdit d'envisager une

9/...

limitation de la vitesse à 90 km/h dans la section d'autoroute la plus proche des habitations.

- Il est possible de prévoir une section encaissée près de l'agglomération urbaine de Saint-Constant et une section en surface là où l'occupation du sol est moins dense.
- Quelle que soit la forme de tracé retenue, il importe de prévoir un fossé ou un canal d'égouttement afin de réduire le plus possible les risques d'inondation du secteur urbain afin de tenir compte des mises en garde de M. Turcôt (annexe C)

Les réflexions qui précèdent amènent à conclure qu'un tracé nord est contre-indiqué en ce qui concerne le tronçon visé de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac et cela, en raison des coûts humains, écologiques et économiques qu'il implique. Un tracé sud est bien entendu un moindre mal qui comporte également ses inconvénients. Cependant, c'est au sud qu'on peut envisager le tracé le moins dommageable, soit celui qui permettra une protection véritable des cours d'eau et la sauvegarde à long terme du secteur agricole et de ses particularités patrimoniales. Comme nous l'avons vu, un tel tracé n'est pas nécessairement rectiligne.

Espérant que ces quelques réflexions peuvent être utiles, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente et Monsieur le Commissaire, l'expression de mes sentiments très distingués.



Hélène Trudeau

p.j. 3

cc. M. Serge Geoffrion, député du comté de La Prairie

MÉMOIRE

A

«PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15 PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS»

Notre organisme, la Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine, existe depuis 1990. Organisme sans but lucratif, la Fondation est reconnue comme oeuvre de bienfaisance auprès des gouvernements. Notre mandat est de promouvoir la protection et la mise en valeur du patrimoine culturel et naturel de la MRC de Roussillon et de sa périphérie immédiate.

Notre siège social étant situé à l'un des vieux presbytères de Saint-Constant (dont les travaux de construction remontent à 1790 et 1833), notre organisme se retrouve au coeur du village risquant d'être bordé par le tracé sud (dit alternatif) de l'autoroute 30.

Nous appuyons le projet du tracé de l'autoroute 30 dans l'emprise de la 132. Ce tracé ne représente pas d'impact concernant le patrimoine bâti et forestier. Par contre, nous rejetons catégoriquement le tracé sud. Celui-ci provoquera, s'il est retenu, des impacts majeurs qui perturberont, par son caractère irréversible, l'environnement du patrimoine bâti. Le paysage humanisé de cette partie de Saint-Constant, caractérisé par le contact entre le milieu urbain et le milieu rural, sera déstructuré dans son organisation spatiale par la construction de viaducs et de leurs talus dans les rangs suivants:

- Saint-François-Xavier et Saint-Ignace où se retrouvent trois maisons anciennes avec bâtiments agricoles traditionnels ¹, de même la présence d'un boisé près de la rivière de La Tortue et du ruisseau de La Saline englobe les méandres de ces cours d'eau;
- Saint-Pierre où se localisent trois maisons anciennes avec bâtiments agricoles traditionnels ², de plus, l'entrée du village constitue une mise en scène patrimoniale qui se déroule sous les yeux du voyageur;
- Saint-Régis Sud et Saint-Régis Nord où se regroupent quatre maisons anciennes avec bâtiments agricoles traditionnels ³, aussi une croix de chemin ⁴ offre par son implantation dans une courbe du rang St-Régis Sud un repère visuel du clocher de l'église.

Signalons que les rangs Saint-Pierre et Saint-Régis Sud constituent des portes d'accès du «Circuit du Paysan» dans le secteur Roussillon (vous trouverez ci-joint un exemplaire du dépliant de ce circuit). Ce circuit de villégiature vise à stimuler les activités récréo-touristiques au sud-ouest de la Montérégie. Il est évident que l'implantation d'un tronçon autoroutier supplémentaire dans ce milieu en perturbera l'entrée pour les visiteurs en provenance de la banlieue montréalaise, ce qui va à l'encontre d'un développement durable.

A

Donc, toutes infrastructures autoroutières implantées dans ce milieu gêneront à jamais les repères visuels et les mises en scène rurale et villageoise. Bref, nous sommes contre tout projet de construction de l'autoroute 30 au sud de la zone urbaine actuelle. Aucune mesure d'atténuation n'est possible dans ce secteur de la ville de Saint-Constant.

NOTES

Les renseignements des notes suivantes furent transmises par notre organisme au consultant Patri-Arch qui fut mandaté par la ville de Saint-Constant afin de réaliser un inventaire du patrimoine bâti de l'ensemble du territoire municipal. Le rapport est déposé à la Ville depuis mars 2002.

Selon nos observations sur le terrain et la tradition orale du milieu, nous indiquons le numéro civique des maisons avec leur date de construction, et s'il y a lieu, la présence de bâtiments agricoles traditionnels (par l'abréviation BAT).

- 1. 415, rang Saint-François-Xavier début XX^e siècle BAT
- 461, rang Saint-François-Xavier N/A BAT
- et
- 469, rang Saint-François-Xavier début XIX^e siècle
- 410-A, rang Saint-Ignace fin XVIII^e et exceptionnelle
- 2. 310, rang Saint-Pierre début XIX^e siècle BAT
- 320, rang Saint-Pierre milieu XIX^e siècle BAT
- 321-323, rang Saint-Pierre fin XIX^e siècle
- 3. 371, rang Saint-Régis Sud début XIX^e siècle BAT
charpente du toit modifiée
- 426, rang Saint-Régis Sud milieu XIX^e siècle BAT
- 336, rang Saint-Régis Nord • une au début XIX^e siècle BAT
• une au milieu XIX^e siècle
- 377, rang Saint-Régis Nord début XIX^e siècle BAT
exceptionnels
- 4. Croix de chemin près du fin XIX^e siècle et exceptionnelle
420, rang Saint-Régis Sud

B

Le Reflet, Delson, 23 mars 2002, p. 35

L'autoroute 30 dans le comté de Serge Geoffrion

A propos de l'autoroute 30, Le Reflet du 16 mars montrait fort bien que le « gros bon sens » semble réparti également chez les partisans du tracé nord et du tracé sud. Serait-ce alors affaire de pure politique? En tout cas, les gens du parc Laurier, à Candiac, ont intérêt à s'informer de ce qui les attend de l'autre côté de la rue Barcelone, au bout du boulevard Jean-Leman. Ils peuvent aussi se questionner sur l'urgence des travaux de réfection sur la 15, non loin de la bretelle menant à la 132, sinon pour couler le tracé nord « dans le béton ».

Quant aux ardents défenseurs de la douceur rurale à Saint-Constant, où étaient-ils lorsque la Ville de Saint-Constant dézonait ses terres agricoles pour les vendre à Delson, qui s'empressait de les annexer à son parc industriel en bordure de la rivière à la Tortue? A Saint-Constant, le développement urbain touche aujourd'hui la montée Saint-Régis, et il y a fort à parier que les terrains entre cette montée et la route 209 qui mène à Saint-Rémi sont déjà aux mains des promoteurs. Que les gens de Saint-Constant se renseignent sur les intentions de développement dans ce secteur. S'ils entendent protéger leur paysage agricole, ils ont intérêt à commencer dès maintenant à travailler pour obtenir le gel du zonage des terres qui leur sont chères.

Si la 30 devenait une autoroute encaissée sur le trajet de la 132 (quelle horreur!), les résidents de Delson Nord et de Sainte-Catherine, qui seraient ainsi coincés entre la 30 et le fleuve, jugeront sans doute utile de se regrouper pour augmenter leur rapport de forces. Ils en auront le plus grand besoin s'ils sont rattachés au comté de Châteauguay comme il en est question.

Hélène Trudeau,
Candiac