

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. FRANÇOIS LAFOND, président  
   M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE PARACHÈVEMENT  
DE L'AUTOROUTE 30  
ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN  
À CANDIAC ET À SAINT-PHILIPPE**

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 4

Séance tenue le 1<sup>er</sup> septembre 2005, 13 h 30  
Musée ferroviaire canadien  
110, rue Saint-Pierre  
Saint-Constant

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 1 <sup>er</sup> SEPTEMBRE 2005.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
FRANÇOIS CORRIVEAU .....	4
CHRISTIAN NANTEL.....	13
SÉBASTIEN GAGNON .....	16
NORMAND LAFORCE.....	19
SYLVIE BOURASSA.....	22
REPRISE DE LA SÉANCE .....	28
FRANÇOIS CORRIVEAU .....	28
JEAN-GUY BOURDEAU.....	32
PIERRE LARGY.....	35
SERGE DROUIN.....	42
JEAN-CLAUDE POISSANT .....	52
CHRISTIAN NANTEL.....	58
SYLVIE BOURASSA.....	69

**MOT DU PRÉSIDENT**

**LE PRÉSIDENT :**

5 Mesdames et messieurs, bonjour! Bienvenue à cette quatrième séance de l'audience publique sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe.

10 Est-ce que, le ministère des Transports, vous avez des documents à déposer?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

15 Oui, monsieur le président. On a toute une série de documents qui sont déjà déposés. Je vous en fais la lecture.

**LE PRÉSIDENT :**

20 S'il vous plaît.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Alors:

- une carte de la route 132 illustrant les 5 km qui seront réaménagés en boulevard urbain;
- 25 – une carte illustrant les débits journaliers moyens annuels projetés en 2021 sur la route 132 et sur l'autoroute 30;
- une carte illustrant les origines-destinations de circulation sur le tronçon Jean-Leman en direction est, en 2021, entre 6 h et 9 h le matin;
- 30 – un graphique illustrant la projection de la circulation basée sur les tendances lourdes;
- un tableau illustrant la répartition du trafic de grand transit, de transit régional et de trafic local sur la route 132 et l'autoroute 30 en 2003 et 2021;
- 35 – une photo illustrant des exemples de mur et de butte antibruit;
- un document informatif sur les schémas métropolitains d'aménagement et de développement;
- 40 – une carte illustrant le plan stratégique de Candiac;

– une carte illustrant les pôles, centres et noyaux décrits dans le schéma métropolitain d'aménagement et de développement;

45 – l'avis gouvernemental concernant le schéma métropolitain d'aménagement et de développement;

– une carte de la 30 entre Vaudreuil et Sorel, précisant pour les différents tronçons les années d'adoption des décrets;

50

– une carte illustrant le tronçon de l'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15;

– une carte illustrant l'ensemble des tronçons manquants de l'autoroute 30 entre Vaudreuil-Dorion et Candiac;

55

– une présentation sur le corridor à l'étude pour la construction du tronçon Jean-Leman;

– une présentation portant sur la qualité de l'air;

60

– et finalement, un graphique illustrant les origines-destinations sur la route 132 sur une période de 24 heures, la répartition.

**LE PRÉSIDENT :**

65

Merci, monsieur Fournier.

Au niveau des personnes-ressources, est-ce que vous avez des documents? Monsieur Thomassin.

**M. ÉRIC THOMASSIN :**

70

Oui, monsieur le président. Le règlement sur les exploitations agricoles sera déposé auprès de madame Poliquin sur papier et les copies électroniques sont disponibles. Il y a un lien par la section *lois et règlements* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et il y a aussi sur *les publications du Québec* où ce règlement-là peut être accessible gratuitement.

75

J'en profiterais juste aussi, hier, il y a eu le dépôt des différents décrets, 482 et le décret de 2003, juste pour mentionner que quelque temps après les décisions du gouvernement sur le site du ministère, dans la section *Évaluation environnementale*, les décrets, pour le bénéfice des citoyens, sont disponibles avec le rapport d'analyse du ministère.

80

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Thomassin.

85 Madame Dansereau, avez-vous des documents?

**Mme LYNE DANSEREAU :**

90 Non, je n'ai pas de documents à déposer pour aujourd'hui, mais je vais les produire le plus tôt possible.

**LE PRÉSIDENT :**

95 D'accord, merci. On en prend bonne note. Madame Dupont?

**Mme MARIE DUPONT :**

Non.

100 **LE PRÉSIDENT :**

Et à l'arrière, avez-vous des documents à déposer? Aucun document. Merci bien.

105 J'aimerais vous rappeler aussi que ceux qui veulent s'inscrire au registre, vous pouvez le faire à l'arrière de la salle et, par la suite, on vous invitera à venir poser vos questions.

Si vous avez l'intention de présenter un mémoire à la commission, veuillez l'indiquer à madame Renée Poliquin à la table à l'arrière de la salle.

110 Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience. Évidemment, je demande aux participants d'éviter tout préambule à leur question. Je vous demande de poser deux questions par intervention. Vous pouvez vous réinscrire au registre autant que vous le voulez. Vous m'adressez directement les questions.

115 Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

120 Par ailleurs, hier soir, nous avons constaté qu'il y avait certains conciliabules dans la salle et que ça dérangeait les personnes qui étaient assises. Donc, si vous voulez faire des conciliabules, je vous demanderais d'aller à l'extérieur, s'il vous plaît, de la salle, et ce serait apprécié et par les auditeurs et les gens dans la salle et également par la commission.

125 Monsieur Brouillette n'est pas arrivé encore. On va débiter avec le premier intervenant, parce que monsieur Brouillette avait une présentation à nous faire cet après-midi. Je vais commencer avec madame Nicole Major, s'il vous plaît. Madame Major, est-elle là? Madame Anne Marotte. Madame Marotte n'est pas là. Monsieur John Burcombe? Monsieur Burcombe

130 n'est pas là. Monsieur Guy Caplette? Monsieur Caplette ne semble pas là non plus. Madame  
Carole Freeman? Madame Freeman n'est pas là. Monsieur Christian Nantel? Monsieur Nantel  
non plus. Monsieur Éric Bouchard? Monsieur Michel Dupuis? Monsieur Normand Laforce?  
Monsieur Marc-Antoine Cloutier? Yves Bellefleur? Paul Labrecque? Alain Cloutier? André  
Dugas? Julie Lévesque? François Corriveau?

135 Bonjour, monsieur Corriveau!

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

140 Bonjour, monsieur le président. Ma quatrième intervention sur le document. Je dois vous  
dire que je n'ai point de correction à apporter cette fois-ci, alors je passe directement à mes  
questions.

**LE PRÉSIDENT :**

145 Ce serait fort apprécié. Si tous les participants sont comme vous, ça va bien aller.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Alors, deux questions très simples.

150 En fonction de ce qu'on nous a donné comme information hier au niveau de la protection  
du territoire agricole, il y a un avis qui avait été demandé, je pense, il y a environ 15 jours, si j'ai  
bien compris. Ma question, c'est: pourquoi est-ce qu'on a demandé cet avis-là seulement il y a  
15 jours, alors que le projet est connu quand même depuis assez longtemps?

155 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier, êtes-vous en mesure de répondre à cette question, s'il vous plaît?

160 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, je vais demander à monsieur McCann de répondre à cette  
question-là.

**LE PRÉSIDENT :**

165 Merci. Monsieur McCann.

**M. BERNARD McCANN :**

170 On a demandé l'avis à la Commission de protection du territoire des activités agricoles

175 tout récemment. Dans l'échéancier de réalisation du projet, il n'y a pas de date limite ou de date précise à laquelle on demande un avis à la commission et il faut, par ailleurs, monter un dossier complet avec la documentation, les études agricoles, les plans et devis, tout ça. Donc, évidemment, il faut réaliser et il faut que ces études-là soient à point, un peu comme on fait avec le BAPE.

180 Évidemment, le ministre de l'Environnement doit recevoir cet avis-là avant de monter son dossier au gouvernement dans le cadre du processus gouvernemental, et c'est dans cette mesure-là qu'on travaille. On l'a déjà demandé beaucoup plus tard dans le passé cet avis-là. C'est un peu une procédure qu'on suit et c'est en raison des exigences de cette procédure-là qu'on ne peut pas présenter le dossier plus tôt dans la démarche.

**LE PRÉSIDENT :**

185 Votre seconde question.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

190 Oui. Ma deuxième question, ça concerne les coûts, les coûts subséquents la construction d'un tronçon d'autoroute. Je voudrais savoir du ministère des Transports, ils évaluent à combien, approximativement, les coûts d'entretien par kilomètre d'une autoroute, lorsqu'on pense au déneigement, au sel de déglçage, etc. Ils doivent sûrement avoir des normes.

195 Je pose la question dans le contexte où si on allonge un tracé, c'est intéressant pour la population de savoir aussi c'est quoi les coûts dans le futur qu'on sera obligés d'assumer.

**LE PRÉSIDENT :**

200 Parfait, monsieur Corriveau.

Monsieur Fournier, vous avez sûrement des coûts à ce sujet?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

205 Bien sûr, monsieur le président, on a des coûts. On ne les a pas avec nous ici. On va prendre la question en considération et on va vous revenir avec les coûts d'entretien et d'exploitation du réseau routier par catégorie.

**LE PRÉSIDENT :**

210 Parfait. Je vous remercie, monsieur Fournier. Merci, monsieur Corriveau.

Monsieur Brouillette, vous aviez une présentation à faire cet après-midi relativement sur la qualité des sols agricoles et sur la qualité des sols perdus chaque année en Montérégie. On vous écoute.

215

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui, monsieur le président. Il me manque un document, je l'attends par fax. Il y a une personne qui est supposée venir me le porter. Mais ça ne m'empêche pas de débiter ma présentation, effectivement.

220

Je vais encore demander votre concours pour me permettre de respecter mes obligations de réserve. Comme étant une personne entière, c'est possible que je m'enflamme. Parce que dans la vie, j'aime tout le monde, mais j'ai des préférences au niveau de ma profession comme agronome et au niveau des terres agricoles.

225

Ça fait que ceci dit...

**LE PRÉSIDENT :**

230

Si vous restez dans votre sujet, il n'y aura pas de problème.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Justement, pour rester dans mon sujet et pour rester le plus objectif possible, je vais faire des lectures des sommaires des points importants qu'il faut retenir. Parce qu'il faut comprendre que c'est la zone agricole, peu importe le tracé, c'est la portion qui va être mangée. Puis on est tous tenus théoriquement de minimiser les impacts. Et je pense que l'objectif d'une commission, comme l'objectif des discussions qu'on a et des outils qu'on a pour travailler, c'est pour arriver à un consensus et à réduire les impacts sur les différents objectifs poursuivis par les différents intervenants qui siègent.

235

240

Je vais donc prendre l'étude pédologique, qui est récente, qui a été faite entre les années 1995 à 2000, parution 2001.

245

*Le pourquoi d'une étude pédologique. Ce document s'adresse donc aux utilisateurs de la ressource de sols désireux de mieux connaître la nature, la variabilité, le potentiel et la limitation des sols. Les conditions climatiques régionales sont parmi les plus favorables de la Province de Québec.*

250

Et là, je parle du résumé qui parle que des... une étude pédologique s'est faite pour chaque comté de la province et dans le Canada. Et comme je vous disais, moi, je ne suis pas un spécialiste, je ne suis pas un pédologue, je suis un agronome de formation spécialisé en



255 zootchnie. J'ai fait pendant 20 ans de l'évaluation foncière pour la Société de financement agricole Canada et celle du Québec maintenant. Et après ça, j'ai travaillé pour le ministère de l'Agriculture.

**LE PRÉSIDENT :**

260 En fait, monsieur Brouillette, on apprécierait que vous nous donniez les grandes lignes et je vais vous demander aussi de déposer cette étude-là à la commission.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

265 Avec plaisir. Et le ministère de l'Agriculture demeure disponible en tout temps pour aider la commission à faire l'interprétation des données qu'il y a dans cette étude. Mais c'est majeur. L'étude va vous permettre de comprendre les nuances quand on parle de sols de catégories 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7. Et j'ai eu un entretien, ce matin, avec un spécialiste, un pédologue du ministère de l'Agriculture canadien, qui m'a donné certaines indications qui pourraient aider la commission.

270 Donc, je reprends au niveau du résumé.

275 *Les conditions climatiques régionales sont parmi les plus favorables de la Province de Québec: une précipitation annuelle de 900 000 millimètres, une disponibilité de degré/jour de croissance entre 1 939 à 2 125 jours, une longueur de saison de croissance de plus de 200 jours rendant possible une vaste gamme de cultures.*

Et là, on énumère les principales cultures qui sont pratiquées sur le territoire, qui sont:

280 *Le maïs grain, le soya, la luzerne, les plantes fourragères constituent les principales cultures pratiquées. Et il n'y a qu'environ 3 % de la superficie du comté de LaPrairie qui est utilisée à des fins horticoles.*

285 On classe, selon la possibilité des classes du Canada, le territoire de LaPrairie classe 2 pour une superficie totale de 12,8 %; catégorie 3, 72,8. Dans le rapport de la CMM, on est dans l'ordre de 70 %, les catégories 1, 2, 3 sur le territoire de la CMM. Donc, ça confirme les études ultérieures.

290 *Une meilleure connaissance des sols devrait permettre aux utilisateurs et aux gestionnaires de cette ressource non renouvelable de maintenir...*

– à plusieurs reprises, les gens ont dit que c'était une ressource non renouvelable, c'est ce qui en fait l'importance –

*... et d'assurer sa durabilité pour les générations à venir.*

295 Pour démontrer le dynamisme agricole de la Municipalité de LaPrairie, il y a 71 % des

terres qui sont possédées en propre par des agriculteurs et 29 % sous location. Dans la moyenne provinciale, il y a seulement à peu près de 11 % à 14 % des terres qui sont sous location. Et c'est important d'amener ces nuances-là, c'est pour montrer que c'est des milieux très dynamiques.

300 À la page 13, on mentionne ici:

*En raison de sa position géographique exceptionnelle, de la proximité des marchés urbains, du potentiel élevé de ses sols et du climat des plus favorables, le comté de LaPrairie présente un potentiel agricole énorme qui ne peut que constituer à l'essor économique du Québec.*

305

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Brouillette...

310 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

315

... je vais vous demander peut-être de ne pas lire, mais de résumer. Parce que nous, étant donné que vous allez déposer cette étude-là, la commission va en prendre connaissance. Donc, résumez-nous grossièrement un peu l'objectif que vous aviez en tête lorsque vous avez demandé de faire une présentation.

320

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Je vais vous demander un petit peu plus de temps sur l'élément de la classification, comment on constitue la classification, quel rôle ça joue la classification, parce que je pense que c'est des éléments importants. Parce que c'est bien beau dire on a quelque chose d'incalculable, et c'est basé sur quelle chose, les incalculables.

325

Bon, les postulats qui définissent les classes:

330 *Les sols de classes 1, 2, 3, 4 sont considérés aptes à la production continue de récolte de grande culture.*

Autrement dit des récoltes intercalaires.

*Ceux de 5, 6 conviennent plus aux plantes fourragères vivaces. Ceux de classe 7 ne conviennent à aucune production agricole.*

335

Voici les prémisses ou les postulats:

*Le travail du sol et les récoltes sont faits à l'aide de machineries agricoles modernes.*

340 On tient ça en considération.

*Les terrains nécessitent des améliorations, y compris le défrichage, que l'exploitant peut exécuter lui-même et classer selon les limitations et les risques de non-utilisation qui pourraient être entraînés après ces améliorations. Le terrain nécessite des améliorations dépassant la capacité de l'exploitation lui-même et est classé d'après ses limitations actuelles.*

*On ne tient pas compte des distances des marchés, de la qualité des routes, de l'emplacement et de l'étendue des exploitations agricoles, du mode de faire valoir des systèmes de culture, de l'habileté ou des ressources des exploitants ni des dommages que des tempêtes pourraient causer. Le classement ne tient pas compte non plus des attitudes de ces sols pour la production d'arbres, l'établissement de vergers, la culture de petits fruits, de plantes d'ornement, la récréation et la faune.*

355 Vous voyez, ils casent les limites de l'étude.

Maintenant, qu'est-ce qui fait la différence entre un sol de catégorie 1, 2, 3, ce sont les limitations. En fin de compte, une étude pédologique, ça établit les limitations.

*Une limitation majeure déprécie le sol d'au moins de deux classes. Une limitation modérée va le déprécier d'une classe.*

365 Donc, qu'est-ce qui fait la différence entre un sol 1, 2, 3, c'est des limitations, dépendant s'ils sont catalogués majeurs, mineurs. Dans le cas de LaPrairie, on se retrouve avec un sol principalement constitué, dans la partie de la zone étudiée ici pour Jean-Leman, d'un sol de Saint-Hubert catégorie 3 avec deux limitations modérées, une qui est sur la structure, on l'appelle le D, et le W qui est 3, le W qui est l'humidité. Ça fait que c'est un 3WD qu'on appelle.

370 C'est des sols qui sont caractéristiques de la plaine du Saint-Laurent. Ils ont tous la même difficulté. Il y a très peu de sols de classe 1 au Québec. J'ai les superficies ici. Selon une étude encore canadienne, au niveau du Québec, il y a 223... attendez, il faut que je multiplie...

**LE PRÉSIDENT :**

375 Monsieur Brouillette, regardez, on va en prendre connaissance, vous allez nous déposer ça également. Tantôt, je vous ai demandé un résumé. Parce qu'il y a des gens dans la salle qui ont des questions également à poser. C'est pour ça que je vous demandais d'être

concis là-dedans, tout ça.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

380

En tout cas, je pense qu'on se prive d'éléments beaucoup. Il y a 2 000, si je rajoute les 0, il y a 23 300 hectares de terres de catégorie 1 dans tout le Québec. Puis ici, si on va à la catégorie 2, ici, tout à l'heure, j'ai parlé de 12,8 de la superficie qui équivaut à peu près à 13 000 hectares. Catégorie 3, excusez. Dans le Québec, d'après ce chiffre ici, là, il y aurait 1 071 000

385

hectares. Puis ici, il y en avait 13 000, le 12 % du 30 000 hectares qu'il y a dans toute la MRC.

Ça fait que vous voyez, il y a 20 %, ici là, de sols qui sont majeurs. Puis les catégories 3, bien, ils représentent à peu près, si je rajoute mes deux autres zéro, ça va faire un autre 1 300 000. C'est des portions minimales. La Province de Québec n'est pas reconnue pour avoir des sols de grande valeur, à part que ceux qui sont dans la région dans la plaine du Saint-Laurent, dans la zone de Montréal. Ça, c'est l'élément que je voulais justifier pour montrer l'importance des terres agricoles et la rareté de la qualité de ces sols-là.

390

Le deuxième élément, c'est que ça fait consensus auprès de tous les intervenants du gouvernement. Dans la CMM, depuis la création de la CPTAQ, on a perdu 32 000 hectares de terres agricoles. Et dans le document que je viens de discuter, on montre aussi, il y a une rupture entre l'offre des superficies de terres agricoles et la demande pour des terres agricoles, ce qui entraîne une hausse de prix des terres agricoles.

395

On m'a posé à un moment donné la question: «Est-ce que c'est reconnu que les terres enclavées ou isolées sont vouées à être prises par le développement urbain?» Oui, ça fait un consensus. Et le gouvernement, lorsqu'il a créé les orientations gouvernementales de 2001, qui sont une amélioration de ceux qu'il y avait eus auparavant, il fixe comme premier objectif aux municipalités et MRC:

400

405

*C'est d'assurer la pérennité d'une base territoriale sur la pratique de l'agriculture.*

On dit:

*Le territoire agricole constitue une ressource dont il faut assurer la protection, notamment en évitant le plus possible les contraintes occasionnées par les usages non agricoles. À cet égard, il est primordial de juguler deux phénomènes.*

410

Et je vous dis, ce n'est pas de la philosophie normalement quand on écrit ça et c'est assez aride à lire. Mais le mot «juguler» veut dire dans le dictionnaire «arrêter son développement, étouffer, maîtriser». L'exemple qu'on donnait, c'est «juguler l'inflation». On pourrait aussi bien dire «juguler l'étalement urbain».

415

**LE PRÉSIDENT :**

420           Merci, monsieur Brouillette. Vous allez déposer? Un instant, madame Dansereau. Et vous avez reçu un fax, que vous voulez aussi déposer, je présume?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

425           Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

430           Vous allez déposer le tout à madame Poliquin en arrière, s'il vous plaît.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

435           Est-ce que je peux faire un dernier point, s'il vous plaît, par rapport justement à ce qui est reflété dans le schéma d'aménagement de la MRC...

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

440           **M. BERNARD BROUILLETTE :**

... pour démontrer que c'est accepté par tout le monde.

La MRC a écrit:

445           *La présence d'un périmètre urbain vise également à consolider les aires urbaines existantes, contribuant ainsi à un maintien d'une structure urbaine forte. La délimitation des périmètres d'urbanisation permet également d'apporter un support important à la planification des infrastructures majeures telles que les réseaux routiers, réseaux d'aqueduc et d'égout.*

450           Donc, déjà, on accepte dans l'esprit des gens que ces réseaux-là deviennent une limitation. Ça fait qu'on essaie de les coller le plus possible sur les périmètres urbains lorsqu'on n'a pas d'autres alternatives de les implanter en lieu autre. Et les orientations gouvernementales dans ses attentes, c'est très bien dit que dans une zone agricole dynamique, on doit limiter le plus possible. C'est juste en cas d'exception et lorsqu'on n'a pas d'autres alternatives que d'aller en zone agricole.

455           Donc, c'est principalement important dans la Montérégie par rapport à toute la couverture de la CMM. Je vous remercie.

460

**LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie, monsieur Brouillette.

465 Madame Dansereau, vous aviez un petit quelque chose?

Non, madame Dupont, je pense que hier, je vous ai laissé quand même un large éventail de temps pour répondre à toutes sortes de choses. Vous êtes ici comme personne-ressource et non comme une personne dans la salle qui vient exprimer. Là, si vous avez des choses à dire, plus tard vous les direz avec la Ville de Candiac dans votre mémoire.

470

Oui, madame Dansereau.

**Mme LYNE DANSEREAU :**

475

Oui. Je voulais tout simplement... est-ce que je peux poser une question de précision à monsieur Brouillette en lien avec ce qu'il vient de dire?

**LE PRÉSIDENT :**

480

Vous lui poserez à la pause, s'il vous plaît.

**Mme LYNE DANSEREAU :**

485 Je pense que ça aurait été nécessaire pour la bonne compréhension de ce qu'il vient de mentionner.

**LE PRÉSIDENT :**

490

Si vous avez la réponse, vous me reviendrez.

**Mme LYNE DANSEREAU :**

495 D'accord, parfait. J'aimerais apporter, par ailleurs, une petite précision en lien avec le document qui est cité à plusieurs reprises, qui est *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*. Je pense qu'il ne faut pas prendre ce document-là...

500

Un autre intervenant, hier, a cité l'orientation principale et le seul objectif général. Il ne faut pas le prendre, ce document-là, à la pièce. Il faut le lire dans son ensemble pour bien comprendre la portée. Alors, je vous citerais simplement un endroit, si vous permettez, qui est un objectif spécifique, qui est le troisième, qui dit:

... *planifier, en concertation avec le milieu, des actions de développement des activités*

*des entreprises agricoles en zone agricole.*

505

On dit que ça va au-delà de l'aménagement simplement de la planification spatiale. Il faut travailler avec les intervenants pour consolider les activités des entreprises agricoles. Et c'est la démarche que la MRC de Roussillon a entreprise récemment avec son comité consultatif agricole, mais cette démarche-là est entreprise depuis 2002 également.

510

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Christian Nantel, s'il vous plaît.

515

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Bonjour, tout le monde.

520

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour!

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

525

Puisque l'intervenante juste avant moi a fait référence au Comité consultatif agricole de la MRC Roussillon, je vais faire aussi référence à ce comité-là et à la position qu'il avait en 2002, c'est-à-dire de faire passer l'autoroute 30 sur la 132.

530

Monsieur le président, tantôt, monsieur Brouillette parlait qu'en 2005 – je pense vos chiffres – il y avait eu 32 000 hectares de terres agricoles de perdus.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

535

Si vous permettez, monsieur le président, depuis la création de la Commission de protection du territoire agricole...

**LE PRÉSIDENT :**

540

Un instant. Je veux juste poser une question à madame Dansereau.

Vous quittez, madame Dansereau?

**Mme LYNE DANSEREAU :**

545

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

550 Pour quelle raison?

**Mme LYNE DANSEREAU :**

555 J'ai un empêchement. Je m'excuse.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, on comprend.

560 Parfait, allez-y.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

565 Si vous me permettez, je vais me référer à mon document du projet de schéma présenté par la CMM, dans lequel est citée la phrase du 32 000 hectares qui a été converti en milieu urbain depuis la création de la Commission de protection du territoire agricole.

570 *Depuis l'adoption de la Commission de protection du territoire agricole en 1978, la disponibilité des terres agricoles diminue graduellement, puisque la zone agricole permanente ne cesse de faire l'objet de pressions à des fins d'urbanisation. L'adoption du premier schéma d'aménagement par les MRC s'accompagnait d'un processus de révision de la zone agricole permanente, tel que promulgué dans la Loi de la protection du territoire agricole. C'est ainsi que jusqu'au début des années 90, au-delà de 32 000 hectares ont été soustraits à la zone agricole permanente de la CMM, soit 15 % de la superficie initiale. Pour l'ensemble du Québec, ce sont*

575 *3 % du territoire ont été retirés au même exercice.*

580 Et c'est pour ça que la Commission de protection du territoire agricole dans son rapport annuel fait référence maintenant, pas à partir de sa création, mais à partir de la réforme des années 89, 90.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

585 Bon, monsieur le président, je voulais apporter cet ajustement-là, parce que moi, j'avais des chiffres en fonction du cadre d'aménagement du territoire de la CMM et ces chiffres-là étaient de 1981 à 1996. Donc, c'est ce qui explique l'écart entre les chiffres de monsieur Brouillette et les chiffres que je vais vous soumettre présentement.

Dans le cadre d'aménagement, on parlait de 26 781 hectares de terres agricoles de



590 perdus. Ce n'est pas étonnant qu'on soit rendu à 32 000. Et aussi, de 1981 à 1996, on parlait de  
13 324 hectares de couvert végétal. Là, je parle de boisés, forêts et terres en friche, pour un  
total au-dessus de 40 000 hectares d'espaces naturels de perdus sur le territoire de la CMM.

595 Alors, considérant cela, monsieur le président, considérant la *Loi sur la protection du  
territoire agricole* qui a déjà donné deux avis défavorables au tracé en zone agricole, je ne vois  
pas comment il pourrait donner un avis favorable au tronçon Jean-Leman, puisque quand il a  
donné ses deux avis précédents, il a même fait référence à l'avis... en 2004, ils ont fait référence  
à l'avis de 2002, mais ils ont même aussi fait référence au tronçon Châteauguay/Sainte-Catherine  
de l'autoroute 30, près de la réserve, en disant qu'il avait été situé là pour limiter les pertes sur le  
territoire agricole. Donc, pour Jean-Leman, je ne vois pas pourquoi la CPTAQ irait autrement.

600 Sachant qu'une alternative existe en milieu urbain, ce qui est l'esprit même de la loi,  
considérant...

605 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Nantel, les préambules, j'ai dit que je n'en voulais pas. Peut-être que vous étiez  
absent, mais je ne veux pas de préambule. Votre question, s'il vous plaît.

610 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Bien, en tout cas, considérant les orientations, ententes gouvernementales en matière  
d'aménagement du territoire, de quelle façon le tronçon Jean-Leman s'inscrit dans ces  
orientations-là.

615 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

620 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame Caron, à ma connaissance, a déjà répondu à cette question-là hier. Elle est  
absente cet après-midi. J'aimerais qu'elle soit présente pour vous donner une réponse cohérente  
et complète.

625 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, cette réponse-là a déjà été donnée hier. À ce moment-là, monsieur Nantel, vous  
pourrez toujours lire les verbatim qui seront sur le site Internet du BAPE bientôt.

630 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Est-ce que j'ai droit à une deuxième question, qui va être très courte?

635 **LE PRÉSIDENT :**

Certainement.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

640 Dans le cas du dossier de l'autoroute 25 à Laval, le ministère des Transports préconise un trajet plus court en fonction de la réduction des GES dans l'atmosphère. Comment se fait-il, ici, qu'on préconise un tracé plus long?

**LE PRÉSIDENT :**

645

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

650 Monsieur le président, encore une fois, j'ai répondu à cette question-là hier. Mais pour le bénéfice du citoyen, je vais reprendre la démonstration.

655 Alors, on se rappelle que l'objet de la présente audience, c'est le tracé Jean-Leman, et Jean-Leman est une diagonale, alors que le tracé autorisé par le décret 484-2004 forme les deux autres côtés du triangle. Donc, Jean-Leman est un tracé plus court et c'est ce que le ministère préconise.

**LE PRÉSIDENT :**

660

Merci, monsieur Nantel.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Je reviendrai plus tard.

665

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sébastien Gagnon, s'il vous plaît.

670 **M. SÉBASTIEN GAGNON :**

Bonjour, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

675

Oui, bonjour, monsieur Gagnon.

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

680

On a fait référence, hier et aujourd'hui, à une carte qui a été déposée ici. Et aujourd'hui, on a même parlé, on a utilisé le mot «schéma d'aménagement métropolitain». Je voudrais savoir si le Bureau d'audiences est conscient qu'il n'y a pas de schéma d'aménagement métropolitain, qu'il y a un projet de schéma d'aménagement et que ce projet-là est actuellement contesté par à peu près l'ensemble de ses membres.

685

**LE PRÉSIDENT :**

On est au courant de tout ça.

690

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

Deuxième question. Oui, allez-y. Je m'excuse.

**LE PRÉSIDENT :**

695

On est au courant. Monsieur Côté, maire de Candiac, nous en a fait la démonstration hier soir.

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

700

D'accord. Deuxième question. À ce moment-là, pourquoi est-ce qu'on reçoit cette carte-là comme recevable, alors que c'est purement un fantasme technocratique.

**LE PRÉSIDENT :**

705

C'est un projet et la commission va le traiter comme projet. Voilà, on retiendra ce qu'on voudra bien retenir. Si on ne retient rien, on ne retient rien. Si on retient quelque chose, on verra. Et de toute façon, si la commission a des questions supplémentaires à adresser à la CMM, ces questions-là leur seront adressées directement.

710

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

715

Je suis conscient de ça, mais je veux juste bien qu'on comprenne bien. On reçoit une carte alors que cette carte-là n'existe pas dans les faits et on la prend comme... on l'accepte comme pièce et, à mon avis, cette pièce-là ne devrait pas être recevable.

C'est vous qui en êtes le président et je ne veux pas essayer de prendre votre place aujourd'hui, mais on reçoit une pièce qui n'a été écrite que par des fonctionnaires de la Communauté métropolitaine de Montréal.

720

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais c'est un projet. Et tant et aussi longtemps que ça n'aura pas été refusé formellement et accepté, à ce moment-là c'est un projet. Cette carte-là fait partie du projet; donc, elle peut être considérée comme valable.

725

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

Je vous invite à aller voir les travaux de la CMM. Vous allez voir que ça a été officiellement rejeté et même par la Commission d'aménagement du territoire lors de sa dernière rencontre. C'est tout.

730

**LE PRÉSIDENT :**

Et vous avez des documents là-dessus?

735

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

Ah! bien, d'après moi, on pourrait sûrement déposer le dernier verbatim de la Commission de l'aménagement du territoire de la CMM, oui.

740

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous avez ces documents-là, vous pouvez les déposer.

745

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

Parfait, merci.

750

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

**M. SÉBASTIEN GAGNON :**

755

Bonne journée.

**LE PRÉSIDENT :**

760

Bonjour.

Monsieur Normand Laforce, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Laforce.

**M. NORMAND LAFORCE :**

765

Bonjour! Oui, je voulais avoir des certitudes avant d'aller plus loin. Hier, on a mentionné qu'il y avait des résolutions qui avaient accepté, la MRC de Roussillon avait accepté le projet Jean-Leman. Est-ce qu'on a bien dit ça?

**LE PRÉSIDENT :**

770

La MRC de Roussillon a accepté le projet Jean-Leman?

**M. NORMAND LAFORCE :**

775

Il me semble que madame Dansereau a dit hier, que la MRC avait une résolution qui avait adopté le tracé Jean-Leman.

**LE PRÉSIDENT :**

780

Je ne penserais pas que ce soit une résolution dans ce sens-là, à moins que je me trompe. Il faudrait revoir dans les verbatim. Mais êtes-vous en mesure...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

785

Monsieur le président, je vais demander à monsieur McCann de faire le point là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

790

Oui.

**M. BERNARD McCANN :**

795

Je crois que madame Dansereau, hier, a fait état dans le schéma d'aménagement que le tracé Jean-Leman était inscrit au schéma d'aménagement et de développement révisé, et elle a dit que le schéma d'aménagement a été adopté. Ce n'est pas spécifiquement sur le tronçon Jean-Leman comme tel que cette résolution-là a porté, mais sur le schéma d'aménagement. Or, dans le schéma d'aménagement, c'est une intention de développement qui est inscrite dans ce schéma-là. Donc, ce n'est pas tout à fait...

800 **M. NORMAND LAFORCE :**

Est-ce qu'on peut dire aussi qu'il y a des résolutions qui ont été acceptées par la MRC pour adopter le tracé sud?

805 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que madame Dansereau a décidé de quitter, elle avait un empêchement et je ne suis pas en mesure de répondre à sa place, évidemment.

810 **M. NORMAND LAFORCE :**

Est-ce que le tracé ouest, lui...

**LE PRÉSIDENT :**

815

On va prendre votre question en délibéré et on va lui envoyer par écrit à ce moment-là.

**M. NORMAND LAFORCE :**

820

Est-ce qu'il y a une résolution de la MRC qui a entériné le projet de la 30 ouest, Châteauguay à Vaudreuil ou Les Cèdres?

**LE PRÉSIDENT :**

825

Encore là, il faudrait référer cette question-là aussi à madame Dansereau. Elle n'est pas là.

**M. NORMAND LAFORCE :**

830

O.K., bien, je vais y aller avec ma deuxième. Ça, ça avait de l'air de trois questions, mais c'était tout relié une à l'autre.

Est-ce que le débat qu'on fait présentement sur le tronçon Jean-Leman va nuire à l'échéance promise de l'autoroute pour 2008?

835

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

840

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, le tronçon Jean-Leman, on a besoin d'avoir le tronçon Jean-

845 Lemman en service quand on va mettre la 30 Ouest, donc la partie qu'on fait en partenariat public-privé en service. Les volumes de circulation sont tels que l'échangeur actuel ne peut pas accommoder ces débits-là. Donc, on a besoin d'une solution au niveau de Jean-Leman au moment de la mise en service de la 30 ouest.

**M. NORMAND LAFORCE :**

850 Ça veut dire qu'on s'enlignera plus vers 2010 que 2008?

**LE PRÉSIDENT :**

855 Non, non.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

860 Pas du tout. La mise en service de Jean-Leman, si on se rappelle au moment de la présentation, la réalisation des plans et devis, expropriation, construction, mise en service de Jean-Leman, c'est 2009, et la mise en service du tronçon ouest de la 30, c'est aussi 2009. Ce qui sera mis en service avant ça, c'est le tronçon sud, sud de Saint-Constant, Delson et Sainte-Catherine, qui lui sera mis en service en 2008, à l'automne 2008.

**M. NORMAND LAFORCE :**

865 Mais il n'y a pas un illogisme là-dedans? On construit une autoroute, mais aux deux extrémités, on ne pourra pas circuler ou presque pas.

870 On s'est déjà fait dire au BAPE, en 2002, que ça va se faire tout en même temps ou ça ne se fera pas partout, parce que ça donnerait rien de faire le tronçon Candiac/Sainte-Catherine, retomber sur la 138 pour aller à Valleyfield et la même chose dans ce coin-ci.

**LE PRÉSIDENT :**

875 Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

880 Monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, monsieur Fournier.

885 C'est votre dernière question. Il y a d'autres gens, ici, qui aimeraient...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

890 Monsieur le président, on est en train de planifier la construction, la réalisation de 55 kilomètres d'autoroute, incluant plusieurs ouvrages majeurs dont un pont au-dessus du canal Beauharnois, qui fait quelque chose comme 2.7, 2.8 kilomètres de long, un pont sur le fleuve Saint-Laurent qui fait quelques kilomètres, d'autres structures majeures et avec deux modes de réalisation différents, c'est-à-dire une partie en partenariat public-privé, une partie en mode conventionnel par le ministère des Transports.

895 Il s'agit d'un projet d'une envergure extrêmement grande. On ne va pas pénaliser personne avec des entrées en fonction différente de différents tronçons puisque de toute façon, maintenant, il y a une alternative, la route 132 est utilisée par les gens qui sont là. Donc, il n'y a pas de problème à une mise en service séquentielle de différents tronçons.

900 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier. Merci, monsieur Laforce.

Monsieur Pierre Largy, s'il vous plaît. Monsieur Serge Drouin.

Madame Sylvie Bourassa. Bonjour, madame Bourassa!

905 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

Bonjour, monsieur Lafond. Bonjour, monsieur Dériger.

910 Moi, d'abord, d'entrée de jeu, j'aurais une précision à demander à la commission au niveau du fonctionnement. Tout à l'heure, on a vu la représentante de la MRC quitter. C'est malheureux parce qu'on a des questions qui concernent la MRC. On a vu, vous avez été un peu mis dans l'obligation de répondre alors qu'ils n'y sont pas.

915 Moi, j'aimerais pour les fins du procès-verbal, et en plus j'ai entendu un échange dans le corridor qui me laisse à penser que le motif qui vous a été donné n'est peut-être pas le bon. Alors, il aurait été peut-être intéressant que la MRC reste tout le long du processus pour pouvoir répondre aux questions des citoyens. Alors, c'était ma petite inclusion dans le procès-verbal.

920 Justement sur la question du schéma, c'est regrettable, madame Dansereau a quitté, mais j'aimerais quand même poser la question, j'aimerais quand même qu'on obtienne une réponse à cette question-là.

925 Moi, je veux savoir, on nous a expliqué tantôt, monsieur Brouillette nous a expliqué que dans le schéma d'aménagement, il y a un périmètre urbain qui est déterminé, puis on dit: «Les développements, y compris les infrastructures routières, doivent se faire à l'intérieur de ce périmètre-là pour protéger la zone verte d'une MRC.» Monsieur Brouillette nous a expliqué qu'il y avait une valeur extraordinaire aux terres agricoles, une valeur économique importante.



930            Alors, moi, j'aimerais savoir de la MRC si on peut nous dire, nous confirmer que le projet qui est ici, dans les deux variantes du promoteur et la variante de Candiac, respecte le schéma d'aménagement actuel de la MRC. Et si non, pourquoi est-il endossé l'un ou l'autre des tracés proposés par la MRC, si ça contrevient à son schéma d'aménagement.

935            **LE PRÉSIDENT :**

                 On en prend note.

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

940

                 Alors, vous ne pouvez pas me répondre, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

945

                 Évidemment, vous comprendrez que nous allons faire parvenir cette question-là à la MRC. Moi aussi, j'aurais apprécié que madame Dansereau demeure, mais elle a décidé... bon, elle avait un empêchement.

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

950

                 Si vous permettez, là, je trouve que c'est un peu étrange de la part d'un organisme public qui est là pour répondre aux questions des citoyens sur ce qui les concerne directement.

955

                 Quant au tronçon ouest, on a parlé hier après-midi d'un quatrième tronçon qui avait le grand défaut justement d'empiéter dans la zone blanche de Candiac et qui a été écarté. Vous avez posé la question d'ailleurs: «Pourquoi a-t-il été écarté puisqu'il empiétait moins dans la zone verte?» On nous a répondu: «Bien, parce que ça empiétait beaucoup dans la zone blanche».

960

                 Moi, là, je pose la question suivante. Quand il y a un arbitrage à faire entre la zone blanche et la zone verte, pourquoi est-ce que c'est si facile de dire: «On rejette parce que ça empiète sur la zone blanche» et que ça a l'air si facile au contraire de dire: «Bien, si on a besoin, on ira empiéter dans la zone verte» qui pourtant, elle, est protégée par la *Loi de protection du territoire agricole*.

965

**LE PRÉSIDENT :**

                 Donc, je vais demander à monsieur Fournier de nous répondre, parce qu'il y a sûrement eu des discussions entre la Municipalité de Candiac et le ministère à cet effet. Donc, monsieur Fournier, je vous laisse la parole.

970

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

975 Monsieur le président, merci. D'abord, une rectification. Il est vrai qu'on a mentionné qu'avec ce tracé-là à l'extrême ouest, qu'on va vous afficher d'ailleurs, on empiète dans la zone blanche, mais ce n'est pas la raison principale pour laquelle on l'a rejeté. La raison principale étant les projets existants de Candiac pour la construction de studios de cinéma qui entraient directement en conflit avec le tracé et qui nous auraient amenés, dans la mesure où ces studios-là se réalisaient avant l'autoroute, à exproprier des édifices neufs, donc à grand coûts, ce qui n'était pas une décision rationnelle. Et c'est la raison principale.

980 Alternativement, enfin en complément, il est vrai aussi qu'on a considéré qu'en entrant dans la zone blanche, on créait une nouvelle frontière, mais ce n'était pas la raison principale.

985 Je peux demander peut-être à monsieur Gérald Lavoie de revenir sur ce concept de corridor-là et d'expliquer un peu ce qu'il est possible de faire?

**LE PRÉSIDENT :**

990 Oui.

**M. GÉRALD LAVOIE :**

995 Oui, monsieur le président. Dans le contexte où on avait développé, nous, le tracé préliminaire qui était ici à cet endroit-là, qui était le tracé qui apparaissait avec l'avis de projet et compte tenu des discussions qui ont eu cours avec le milieu, où on nous a fait part d'un développement commercial à cet endroit-là, ce qui fait qu'on a développé un tracé qui était celui-là, qui apparaît dans l'étude d'impact, le tracé recommandé.

1000 Mais tel que mentionné lors de ma présentation, si on tient compte seulement que des éléments géométriques, d'un aménagement géométrique qui répondrait à nos critères qui ont été mentionnés au niveau de fluidité, de confort, de lisibilité et de sécurité, on pourrait avoir un tracé qui serait à l'intérieur de ce corridor-là qui est identifié en jaune pâle, et nous, ça répondrait à nos objectifs opérationnels.

1005 Mais comme monsieur Fournier l'a mentionné tantôt, oui, à un moment donné dans le temps, suite à des discussions qu'on a eues avec le milieu, il y a une décision qui a été prise. Mais on est là pour vous présenter qu'est-ce qui a été fait et dépendant de ce qui sera, mais il y aurait possibilité. Et là, on en a montré quatre; il pourrait avoir d'autres tracés. Il pourrait avoir un tracé qui serait entre ces deux-là, ce qui fait qu'il y a une multitude de tracés qui pourraient s'insérer dans ce corridor-là.

1010

**LE PRÉSIDENT :**

1015 Votre tracé est qui ressemble, grosso modo, un peu au tracé de la Ville de Candiac, qu'est-ce qui vous a fait rejeter ce tracé-là?

**M. GÉRALD LAVOIE :**

1020 Tel que mentionné par monsieur McCann hier, dans les éléments à considérer au départ, il y avait l'élément de la zone agricole qui nous amenait à l'isolement de la zone agricole. Et c'est pour ça que par rapport... le tracé de Candiac isolait. Dans la première version, on parlait de tout près de 85 hectares. Peut-être que monsieur McCann pourra compléter, mais on parlait d'un isolement de 85 hectares. Le tracé que nous, on a développé, le tracé qui correspond, qui respecte nos critères de conception, on parle d'un isolement de 60 hectares.

1025 Vous voyez, ici, c'est un peu le résumé de l'ensemble des différentes variantes, tracé préliminaire, tracé recommandé, tracé ouest qui est celui qui empiète dans la zone blanche, et le tracé est. À ce moment-là, le tracé est, on parle de 60 hectares et c'était une considération importante, quand on a pris notre décision, sur quelle variante on allait retenir. C'est pour ça qu'on a, par rapport au tracé préliminaire, on a retenu le tracé recommandé et on a éliminé le tracé qui était le plus à l'est.

**LE PRÉSIDENT :**

1035 Merci.

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

1040 J'aurais juste une petite question de précision pour que je comprenne comme il faut. Le tronçon ouest, est-ce qu'il empêchait la construction du cinéma en question ou c'était juste considéré comme trop près?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1045 En fait, la façon dont les choses se seraient déroulées et selon ce que la Ville de Candiac nous avait dit, le studio de cinéma aurait été construit avant l'autoroute et ils sont exactement au même endroit. Donc, ils sont incompatibles. On ne dit pas qu'ils sont trop près, ils sont incompatibles un avec l'autre.

1050 C'est ou le studio de cinéma ou le tracé ouest, mais on ne peut pas avoir les deux. Mais le studio de cinéma normalement aurait été construit avant Jean-Leman.

**LE PRÉSIDENT :**

1055 Ce qui fait en sorte, je pense comme vous l'avez expliqué tantôt, que vous auriez été dans l'obligation d'acquérir des bâtisses qui étaient neuves, finalement, à un coût quand même assez important.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1060 Monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

1065 Oui?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1070 ... en complément d'information, monsieur Lavoie tout à l'heure a mentionné l'ensemble des solutions qu'on a là, qui sont des solutions géométriques possibles. Vous vous rappellerez que dans ma réponse au directeur général de Candiac en fin de journée hier, je mentionnais que le tracé proposé par Candiac interférait avec un ruisseau qui est dans cet espace-là, ici là.

1075 Vous comprendrez que comme on n'a pas retenu ce tracé-là, on n'a pas fait d'analyse environnementale. Donc, il faudrait voir: est-ce qu'il y a autre chose qu'on trouverait? On ne sait pas. Mais on sait qu'il y a au moins un problème ici avec un ruisseau canalisé.

**LE PRÉSIDENT :**

1080 En parlant de ruisseau, ça m'entraîne à vous parler des milieux humides. Au niveau du ministère, vous mentionnez qu'il n'y a pas de problématique au niveau des milieux humides. La Ville de Candiac semblait de son côté supposer que ce n'était pas tout à fait le cas. Et j'aimerais avoir l'opinion ou les commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à cet effet-là.

1085 Monsieur Thomassin, est-ce que dans l'environnement du projet, il y a des milieux humides qui inquiètent le ministère?

**M. ÉRIC THOMASSIN :**

1090 À la lecture de l'étude d'impact, on a été à même, comme tout le monde, de constater les inventaires qui avaient été faits par le ministère des Transports, qui montraient qu'il y avait, bon, les deux étangs, certains milieux humides dans les friches et dans ce qui semble être d'anciennes exploitations agricoles.

1095 Les avis que nous avons reçus tant de la part de Faune Québec, de notre Direction du patrimoine écologique, de notre Direction régionale ne mentionnaient pas qu'il y avait de milieux humides de grande valeur ou, disons, d'intérêt exceptionnel là. Donc, sans minimiser l'importance des milieux humides, il n'y avait pas de grand enjeu là-dessus.

1100 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il n'y a pas de préoccupation de la part du ministère de ce côté-là.

**M. ÉRIC THOMASSIN :**

1105 Pas de façon particulière en ce qui concernerait des milieux exceptionnels ou des choses comme ça.

1110 C'est certain qu'au cours des prochaines semaines, vous l'avez dit lors de la première soirée, nous allons entamer l'analyse environnementale. S'il s'avérait que les avis de nos experts nous montrent à dire: «Bon, bien, il y a certains milieux qui sont intéressants, il serait intéressant de les compenser», à ce moment-là il est toujours possible de voir par quels moyens on pourrait compenser, en tout ou en partie, les pertes de milieux. Mais je vous dirais, on n'en est pas rendu là encore, c'est les prochaines étapes qui s'en viennent pour nous.

1115 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Thomassin. Merci, madame.

1120 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, est-ce que je peux...

1125 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1130 ... en fait, reformuler ce que monsieur Thomassin vient de dire, mais avec la vision du ministère des Transports.

1135 Le ministère des Transports a réalisé une étude d'impact environnementale conforme à la Directive du ministère de l'Environnement et on a répondu aux questions supplémentaires, on a reçu du ministère de l'Environnement l'avis de conformité. Ce qui veut dire qu'on a fait, dans le fond, tout ce qui nous avait été demandé de faire en termes d'étude.

Bien entendu si, suite à l'analyse supplémentaire du ministère de l'Environnement, il devait y avoir des mesures de compensation identifiées, évidemment le ministère des Transports les implantera.

1140

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

Merci, madame Bourassa.

1145

Monsieur Valencienne, s'il vous plaît.

Nous allons prendre une pause de quelques minutes et nous reviendrons après.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

1150

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

1155

Monsieur François Corriveau, s'il vous plaît. Rebonjour, monsieur Corriveau.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

1160

Rebonjour, monsieur le président. Un petit commentaire, monsieur le président. Je souhaiterais que les personnes-ressources qui sont ici présentes pour vous aider à réaliser cette consultation-là puissent être des personnes-ressources pour l'ensemble des citoyens et non pas en fonction de défendre un projet en particulier. Je vous remercie, monsieur le président, d'accueillir mon commentaire.

1165

Ma première question. Est-ce que le petit correctif du 64.5 % que j'avais proposé hier, est-ce qu'il est exact en fonction de la circulation.

**LE PRÉSIDENT :**

1170

Oui, monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1175

Monsieur le président, je vais demander à monsieur McCann de vous préciser où est-ce qu'on est exactement avec cette correction-là.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

1180 **M. BERNARD McCANN :**

Effectivement, monsieur Corriveau avait raison de signifier que les pourcentages n'étaient pas tout à fait exacts. Cependant, les chiffres de circulation qui sont mentionnés, je crois qu'on est à la page 13 du document. C'est bien ça, la page 13?

1185

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Page 11.

1190

**M. BERNARD McCANN :**

Page 11 du document, deuxième paragraphe, on dit dans la dernière phrase: *Le trafic local accapare le reste, 29 000 véhicules ou 62,2 % du total, ça aurait dû se lire: 29 000 véhicules ou 64,4 % du total.*

1195

Et dans la phrase précédente: *Sur les 45 000 observés quotidiennement, soit 37,8 % du total* devrait se lire: *35,6 % du total.*

1200 Donc, c'est une omission. C'est des pourcentages qui ne sont pas tout à fait exacts. Merci, monsieur Corriveau.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous aviez raison, vous avez bien lu, monsieur Corriveau.

1205

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

1210 Ma deuxième question. À la page 12 de ce document, on parle que sur la 132, en 2021, on va retrouver 48 000 véhicules. À la page 11, pourtant, on dit que cette route-là dessert un milieu urbain en forte croissance. On parle quartiers résidentiels, commerces, industries. Et c'est exact, ça se construit encore amplement.

1215 Alors, peut-être que dans les tableaux qu'on a déposés, je vais retrouver ma réponse, mais je trouve curieux qu'on en a déjà 42 700 si j'enlève le grand transit actuellement, et en 2021, on se réajuste à 48 000 avec toute la croissance qu'il y a là. Alors, c'est ma question. Peut-être qu'on va me dire que dans les tableaux qui ont été déposés, je vais trouver la réponse. J'attends.

**LE PRÉSIDENT :**

1220 Je pense que cette question-là a déjà été répondue, monsieur Corriveau, à moins que

je me trompe, mais je vais quand même demander à monsieur Fournier de vous expliquer brièvement ce qu'il en est.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1225

Effectivement, monsieur le président, on a touché plusieurs fois à cette question-là hier, particulièrement en soirée. Ce qu'il faut préciser, c'est que oui, on va retrouver en 2021, sur la route 132, 48 000 véhicules au total, incluant à peu près 2 500 véhicules qui sont en transit régional et aucun en grand transit.

1230

Ce qu'il faut voir, c'est que la route 30 parallèle qui est juste à côté, qui est à 2 kilomètres à côté, va absorber l'essentiel de la croissance de tout ce qui est trafic régional, transit régional, grand transit, plus une partie du trafic local aussi, ainsi que du trafic qui est dévié, qui est détourné de l'île de Montréal actuellement.

1235

Donc, l'explication est là, l'autoroute 30 offrant davantage de fluidité, un parcours sans intersection, sans feux de circulation et très, très attrayant pour la circulation.

1240

Comme on peut le voir sur le tableau qui vient de s'afficher, si on le regarde rapidement, on va prendre cette colonne-là avec le raccordement vers Jean-Leman – de toute façon, les chiffres sont très peu différents de l'autre – donc on passe de 45 000 véhicules sur la 132, en 2003. Sur la 132, en 2021, on en aura pratiquement 48 000, 47 600 et 49 200 sur l'autoroute 30.

1245

Donc, on voit qu'il y a une croissance extrêmement importante, on passe actuellement de 45 000 à 96 800 véhicules. Et ça, ça se détaille avec l'augmentation du trafic local, du transit régional, du grand transit et du trafic dévié de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

1250

Merci, monsieur Fournier.  
Merci, monsieur Corriveau.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

1255

Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

1260

Ça me fait plaisir, monsieur Corriveau.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?



1265 **M. BERNARD CARON :**

Pendant que monsieur Corriveau est là, il avait une question tout à l'heure: «Combien coûte l'entretien d'une autoroute?» J'ai vérifié auprès de mon personnel. Au niveau de l'autoroute 15, qui est une autoroute qui est semblable à l'autoroute 30, ça nous coûte 5 500 \$ du kilomètre pondéré, donc deux voies de circulation. Et en été, en moyenne, ça nous coûte 2 000 \$ du kilomètre pondéré.

1270 **LE PRÉSIDENT :**

1275 Merci beaucoup, monsieur Caron.  
Oui, madame Cormier?

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

1280 Oui, effectivement. Monsieur Corriveau nous mentionne, si j'ai bien saisi son commentaire, parce que j'aimerais bien apporter certaines précisions, qu'il aimerait bien que les personnes-ressources soient là pour renseigner la population, non pas pour appuyer un projet.

1285 Je tiens simplement à mentionner à monsieur Corriveau qu'on est là, ici, pour le renseigner peut-être justement sur un tracé que, nous autres, on préfère. Donc, je voulais simplement mentionner ça à monsieur Corriveau et le porter à votre attention également.

**LE PRÉSIDENT :**

1290 Ça me fait plaisir que vous mentionniez ça, madame Cormier, parce que je pense que les personnes-ressources, incluant madame Dupont, vous incluant et incluant madame Dansereau, n'avez pas bien compris le rôle d'une personne-ressource.

1295 Une personne-ressource est là pour répondre à des questions relativement soit au schéma d'aménagement, soit à l'urbanisme, soit à toute autre question relevant de ses obligations en tant que secrétaire trésorière ou en tant qu'urbaniste.

1300 Ceci dit, tantôt, madame Dupont a quitté et je pense qu'elle a mal compris mon intervention quand je lui ai laissé entendre que, hier, elle avait eu suffisamment de temps. C'était pour le moment précis. Je pense qu'elle l'a mal interprété, elle s'est levée. Et si elle veut revenir à la table, ça me fera plaisir de l'accueillir de nouveau.

1305 Et, madame Dupont, vous êtes la bienvenue toujours, par contre, comme personne-ressource. Et on vous demande d'être personne-ressource, c'est en tant que personne-ressource et non en tant que essayer de promouvoir un projet. Parce qu'il y a quelqu'un chez vous qui est en mesure de le faire. Votre directeur général le fait très bien. Ensuite, vous avez

des consultants. Vous avez du monde, madame Dupont, chez vous, qui sont en mesure de faire ça. Ce n'est pas à vous. Si on vous demande d'être personne-ressource, il faut agir en tant que personne-ressource.

1310

Ceci dit, nous allons continuer avec monsieur Jean-Guy Bourdeau.

**M. JEAN-GUY BOURDEAU :**

1315

Bonjour, monsieur le président, monsieur le commissaire!

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Bourdeau.

1320

**M. JEAN-GUY BOURDEAU :**

Moi, je suis un cultivateur, producteur agricole. Je peux dire que je suis en colère depuis 98 par rapport au gaspillage des terres agricoles.

1325

Depuis que les audiences ont commencé, je constate que la Ville de Candiac et la MRC, surtout hier soir, l'exposé qu'ils ont fait, j'ai pas mal sursauté sur ma chaise. Vu qu'ils sont si gourmands dans les terres agricoles dans le tracé Jean-Leman, là je demande au ministère: pourquoi le ministère des Transports, pour régler le problème une fois pour toutes, gardez donc votre tracé actuellement que vous avez jusqu'à la 15, continuez-le donc jusqu'à la 30 sur la 132, puis tout le monde va être heureux, puis le milieu agricole aussi. C'est ma question.

1330

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est une question? Ça a l'air plutôt d'une opinion qu'une question. Vous voulez que le ministère des Transports poursuive en direction de la 132. C'est ça, monsieur Bourdeau?

1335

**M. JEAN-GUY BOURDEAU :**

Non, mais continuer Jean-Leman sur la 132. Tout le monde va être heureux, puis la Ville de Candiac vont pouvoir faire ce qu'ils veulent. Puis nous autres, dans le milieu agricole, ça va être fini le gaspillage des terres.

1340

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense que la question a déjà été débattue et répondue, mais je vais laisser quand même l'opportunité à monsieur Fournier de répondre encore.

1345

1350 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, c'est un élément dont on a discuté déjà à quelques reprises, mais c'est un élément important sur lequel je tiens à revenir.

1355 La solution de passer l'autoroute 30 en parallèle à l'autoroute 15, donc vraiment dans le même corridor ou dans un corridor adjacent, n'est pas une solution qui est satisfaisante pour le ministère des Transports.

1360 On a, avec monsieur Lavoie, expliqué à plusieurs reprises que cette situation-là se traduisait par des problèmes de lisibilité pour l'utilisateur et on se rappelle qu'il y a une proportion de grand transit significative, donc des gens qui sont peu familiers avec ce réseau-là. Il y a des décisions à prendre. Cette configuration-là exige de l'utilisateur de la route un nombre important de décisions à prendre, le met en présence d'un grand nombre de points de convergence et de divergence qui représentent tous des risques en termes de sécurité.

1365 On a vu qu'on ne peut pas afficher ce tronçon-là à 100 km/heure comme le reste de l'autoroute. Donc, on est en train, dans une voie de contournement qui est à 100 km/heure partout avec des courbes qui ont des grands rayons de courbure, on amène l'utilisateur dans un endroit où, tout à coup, il y a une réduction de vitesse significative avec des rayons de courbure beaucoup plus serrés. C'est une surprise, on surprend l'utilisateur.

1370 Quand on pense au pourcentage de véhicules lourds qu'on va observer, on est à peu près à 20 % de véhicules lourds dans ce secteur-là, on a un risque majeur de sortie de route et de renversement, compte tenu de ces courbes-là et du différentiel de vitesse. Je ne suis pas en train de vous dire qu'on a conçu quelque chose de dangereux, c'est le différentiel de vitesse qui est dangereux.

1380 Donc, pour ces raisons-là, pour le ministère des Transports, ce tracé-là n'est pas un tracé acceptable et on a besoin d'un tracé qu'on appelle Jean-Leman. On a présenté un certain nombre d'alternatives, on a un corridor de solutions possibles. Ces solutions-là ont toutes des impacts à peu près comparables, sauf au niveau des terres agricoles. Et je pense qu'on est au bon endroit pour discuter de comment on va minimiser cet impact-là avec des représentants de différents groupes d'intérêts, qui ont des intérêts différents.

1385 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

Votre seconde question, monsieur Bourdeau.

1390 **M. JEAN-GUY BOURDEAU :**

Peut-être, moi, j'aurais une question qui est bien simple. Pourquoi les autres ministères

avant, ils ont fait votre autoroute jusqu'à la 15 au lieu où que c'est situé aujourd'hui?

1395 **LE PRÉSIDENT :**

Pardon?

**M. JEAN-GUY BOURDEAU :**

1400

Pourquoi l'autoroute, actuellement Jean-Leman que vous voulez faire, est rendue déjà à la 15. Pourquoi vous l'avez rendue là et pourquoi les autres ministères l'ont déjà rendue là d'abord? Ce n'était pas bon dans le temps puis c'est bon aujourd'hui?

1405 **LE PRÉSIDENT :**

En fait, c'est ça, monsieur, vous voulez savoir qu'est-ce qui a amené le ministère à changer d'option. C'est ça?

1410 **M. JEAN-GUY BOURDEAU :**

Pourquoi qu'ils l'ont construite là anciennement l'autoroute à aller jusqu'à la 15? Elle est faite l'autoroute jusqu'à la 15, pourquoi vous voulez en faire une autre à côté?

1415 **LE PRÉSIDENT :**

Vous comprenez la question? Parfait.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1420

Alors, monsieur le président, il s'agit essentiellement des volumes de circulation. Au départ j'expliquais, dans la première soirée d'information, qu'on avait utilisé pour nos prévisions en 2002, qu'on avait utilisé des prévisions basées sur l'enquête origine-destination 93.

1425

Quand on est revenus avec des prévisions ajustées avec l'enquête origine-destination de 98 et tout ce qui vient avec, c'est-à-dire l'augmentation de la population, l'utilisation du sol, l'augmentation de l'activité économique, on s'est rendu compte, en fait on a observé une augmentation de circulation de l'ordre de 44 %, si je me souviens bien, ce qui veut dire que la capacité de l'autoroute 15 et l'échangeur 15/30 sont absolument incapables d'absorber cette circulation supplémentaire là.

1430

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

1435

Merci, monsieur Bourdeau.

Monsieur Pierre Largy, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Largy.

**M. PIERRE LARGY :**

1440 Bonjour, monsieur le commissaire.

**LE PRÉSIDENT :**

1445 Avant que vous débutiez vos questions, monsieur Largy, j'aimerais vous faire part de ma déception de la façon dont votre employée a quitté. Je crois que c'est irresponsable de faire une telle chose parce qu'elle a été demandée comme personne-ressource. Et je pense que lorsque nous avons fait la rencontre préparatoire avec les personnes-ressources, nous avons fortement insisté sur la façon d'être et sur le travail que les personnes-ressources sont appelées à faire.

1450 Donc, j'apprécierais fortement, et j'espère que vous allez prendre ça en considération, que madame Dansereau soit présente ce soir.

**M. PIERRE LARGY :**

1455 Je regrette, monsieur le président. Madame Dansereau a une obligation force majeure qui l'empêche d'être présente cet après-midi. Elle ne pouvait être présente ce soir; ça, c'était déjà planifié.

1460 Je vous ferai remarquer qu'elle a été ici pour des temps particulièrement longs, incluant hier après-midi lorsque son devoir de travail normalement l'aurait exigée d'être en présence des maires et elle n'a pas pu. Je l'ai libérée pour vous accommoder justement. Là, cet après-midi, elle a eu une situation de force majeure qui l'empêche d'être présente.

1465 Par contre, une fois que j'aurai posé ma question, si vous voulez je pourrai agir comme personne-ressource au nom de la MRC.

**LE PRÉSIDENT :**

1470 Parfait. On va accepter. Ça va nous faire plaisir.

**M. PIERRE LARGY :**

1475 Monsieur le président, d'abord, j'aimerais déplorer le fait que la Ville de Candiac ait beaucoup de difficulté à expliquer un projet de tracé qui est mis de l'avant et qui a été étudié par le MTQ et rejeté. Je pense qu'il y a avantage que les gens de la région comprennent bien quel était le projet et pourquoi il devrait être rejeté ou retenu.

1480 Et j'ai une question particulière par rapport au tracé que la Ville de Candiac a proposé au MTQ, que le MTQ a analysé et rejeté. J'aimerais savoir, quand on compare le tracé de la Ville de Candiac avec le tracé du MTQ, quel est le différentiel d'empiétement réel dans la zone agricole, c'est-à-dire l'utilisation, quelle superficie est consacrée en plus à la fonction autoroute par rapport à la proposition du MTQ.

**LE PRÉSIDENT :**

1485 Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1490 Monsieur le président, on va afficher ce tableau-là. Vous me permettez une remarque, le temps qu'on affiche?

**LE PRÉSIDENT :**

1495 Oui.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1500 Le projet que le ministère vous présente a suivi une procédure formelle prévue dans la loi, c'est-à-dire que le ministère a déposé un avis de projet, a élaboré un projet, en a fait une analyse d'impact en fonction d'une directive du ministère de l'Environnement et il a reçu un avis de conformité du ministère de l'Environnement.

1505 Je voudrais être bien sûr qu'on prend en considération le niveau de ce que le ministère présente par rapport à ce que Candiac pourrait présenter, je pense que c'est intéressant pour les citoyens de le voir, mais ce n'est certainement pas des projets qui sont comparables en termes d'analyse.

**LE PRÉSIDENT :**

1510 D'accord, je vous remercie, monsieur Fournier. Monsieur McCann va répondre.

**M. BERNARD McCANN :**

1515 Plus spécifiquement à la question de monsieur Largy, les besoins, le tracé recommandé, retenu, besoins d'emprise 23 hectares. Le tracé est, tel que nous l'avons adapté et qui correspond à peu près au tracé proposé par la Ville de Candiac, 26 hectares pour les besoins d'emprise, alors que la zone agricole isolée par le tracé recommandé, 16 hectares, et la zone agricole isolée, 60 hectares pour le tracé le plus à l'est.

1520           Donc, un total de 39 hectares de territoire agricole qui se trouve soit emprunté pour faire  
l'autoroute ou isolé dans le cas du tracé recommandé. Ce total-là pourrait monter jusqu'à 86  
hectares dans le cas d'un tracé situé le plus à l'est possible.

1525           Donc, comme je vous l'ai dit, dans l'étude d'impact, la perte de sols de catégorie 2, qui  
est celle du territoire à l'étude, n'est pas compensable, n'est pas remplaçable, c'est une  
ressource qui n'est pas renouvelable. Donc, l'impact sur le sol agricole est considéré comme très  
important ou comme majeur parce qu'on ne peut pas le compenser ou l'atténuer comme dans le  
cas d'autres impacts.

**LE PRÉSIDENT :**

1530           Un instant.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1535           Monsieur Brouillette, quand on isole les terres, on comprend que si la partie isolée est  
trop petite, elle est difficile à exploiter. Je pense que c'est ça qu'on peut comprendre?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

1540           Oui, effectivement.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1545           Alors, par exemple, si on regarde le cas d'isolement, si on a un 16 hectares versus un 85  
hectares, est-ce que le 85 permet son exploitation versus le 16 qui ne le permet peut-être pas? Je  
ne sais pas si vous voyez un peu le sens de ma question?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

1550           Écoutez, il faut regarder ça dans la perspective du développement de l'agriculture, les  
entreprises sont plus grosses, les petites superficies sont moins attrayantes, mais elles sont  
achetées plus cher parce qu'elles sont plus petites. Ça ne veut pas dire qu'on ne les achètera pas  
là. Mais si on peut avoir une plus grande superficie, elles sont encore plus attrayantes. Et on va  
les acheter, mais à un prix inférieur parce que si vous comprenez un peu l'économie...

1555           **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1560           Mais ma question, c'est plus pour savoir le potentiel, en fait, que la zone isolée a pour  
une activité agricole. Est-ce que, par exemple, si on isole 16 hectares...

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

1565 Les limitations sur une petite superficie, c'est dû à l'équipement, à la grosseur de l'équipement. Ce serait ça qui peut montrer un manque d'intérêt. Mais lorsqu'on parle de l'isolement, il y a d'autres éléments qui tournent alentour de ça, il y a les conflits d'usage.

1570 Quand vous arrivez avec de la machinerie lourde, qui est très large et qui est très longue, et puis là il y a des automobiles, ça met en danger. La sécurité du chantier est menacée et les producteurs agricoles n'aiment pas ça. Ils ne veulent pas avoir d'incidents avec leur équipement et le public. Puis c'est une question de cohabitation harmonieuse aussi.

1575 Par contre, le 15 hectares, s'il est facile d'accès, il va être aussi attrayant pour l'agriculture. Mais une fois isolé, les gens vont le délaisser à cause des conflits d'usage probablement et la proximité du milieu urbain. Parce que vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a beaucoup de plaintes du milieu urbain par rapport aux épandages de fumier, par rapport au bruit des séchoirs, par rapport au bruit des batteuses qui travaillent à des heures indues parce que, maintenant, les producteurs travaillent quasiment sur une base de 24 heures, parce que la fenêtre pour faire leur récolte est très courte et ils ont de grandes superficies.

1580 C'est ce qui amène qu'on a des grosses fermes, de gros équipements pour essayer de faire le travail dans la fenêtre qui est ouverte pour le faire. Après ça, la température se charge de nous dire d'aller se rasseoir chez soi et de nettoyer et de préparer nos équipements pour les années prochaines, pour le printemps pour les semis.

1585 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**M. PIERRE LARGY :**

1590 Est-ce que je comprends à la réponse à ma question, qui était combien de superficies agricoles étaient vraiment en jeu entre le tracé du MTQ et le tracé mis de l'avant par la Ville de Candiac, c'est 3 hectares qui sont perdus. Les autres restent en zone agricole. Ils peuvent être enclavés, mais ils restent avec la pleine protection de la *Loi sur la protection agricole*. Merci.

1595 Ma deuxième question. On a parlé de dézonage, de perte de territoire agricole en Montérégie. La Montérégie, vous savez, c'est très grand, mais ce n'est pas nécessairement la réalité, l'image réelle de ce qui se passe dans notre territoire ici. Je demanderais à la commission si elle pouvait m'informer quelles ont été les terres dézonées dans la MRC de Roussillon depuis les 5 dernières années.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Brouillette, s'il vous plaît.



1605 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui. Je crois avoir l'information, si vous me donnez le temps de voir mes notes, j'ai le rapport annuel de la Commission de protection du territoire agricole.

1610 **LE PRÉSIDENT :**

On vous laisse l'opportunité de regarder. Monsieur Brouillette, est-ce que vous pourriez nous revenir peut-être avec l'information tantôt? Si ça ne vous dérange pas, monsieur Largy, lorsque monsieur Brouillette aura trouvé les informations, on vous les transmettra et entre-temps...

1615

Vous êtes prêt?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

1620

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Excusez-moi. Il est prêt.

1625

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Pour la Montérégie totale, on a perdu, d'après les statistiques de la CPTAQ, du rapport annuel de 2003, 309 hectares. Si on va chercher la MRC de Roussillon, il y a eu un... parce que là, dans ce cas-là, ce n'est pas une perte, c'est un gain.

1630

**M. PIERRE LARGY :**

Ah! bon, intéressant.

1635

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui.

1640

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Largy, pas de commentaire, s'il vous plaît. Vos réflexions, vous les gardez pour vous.

1645 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Lorsqu'on parle d'inclusion, ça veut dire qu'on a retourné des terres à l'agriculture. Lorsqu'on parle d'exclusion, c'est que là on a demandé qu'elles soient exclues de la zone agricole. Je veux juste préciser ces deux termes-là.

1650

Donc, je vous donne les chiffres. Il y aurait un bilan positif pour la MRC de Roussillon de 60 hectares. Il y a eu une exclusion de 4 hectares et une inclusion de 64 hectares.

**LE PRÉSIDENT :**

1655

Merci, monsieur Brouillette.

Monsieur Largy, vous avez eu votre réponse.

**M. PIERRE LARGY :**

1660

Je vous remercie. Et je suis content de savoir qu'on est au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a un cadre plus large que juste la Commission de protection du territoire agricole.

1665

J'aimerais juste vous signaler, monsieur Lafond, que dans mes deux questions posées, au lieu de répondre à ma question, on y a répondu, oui, mais on a aussi beaucoup enrobé comme si on voulait donner une tendance différente aux réponses.

1670

Quand j'ai demandé la superficie en territoire agricole perdue, on me l'a donnée, oui, mais c'est drôle, on a rajouté d'autre chose en plus comme si on voulait noyer le poisson, qui était: «Ah! les territoires qui ont été enclavés.» Pourtant, ce n'était pas du tout ce qui était demandé et ma question était bien précise.

1675

La même chose avec monsieur Brouillette. Quand j'ai demandé spécifiquement la MRC de Roussillon, il me l'a donnée, oui, mais il a d'abord commencé par situer tout un contexte montréalais. Je ne sais pas pourquoi. Ce n'était pas dans ma question, elle était pourtant précise. Et je pense que ça, ça reflète la frustration que les représentants de la MRC de Roussillon, les gens du CLD de Roussillon et de la Ville de Candiac remarquent dans les réponses assez dirigées et souvent très généreuses comme si on cherchait ici uniquement à considérer un élément, qui est fort important dans une société, qui est l'agriculture, mais qui n'est pas le seul élément.

1680

1685

Il n'y a pas rien qu'une façon de faire les choses. Il n'y a pas juste de garder des pieds carrés en milieu agricole. Ce qui est surtout important, c'est d'avoir une industrie agricole qui est dynamique. Et ça ne se fait pas juste en regardant les pieds carrés qui doivent être en zone agricole ou pas.

Ce qui est beaucoup plus important, c'est de s'assurer qu'on a des unités de production agricole qui sont productives et rentables. Et actuellement, ce n'est pas le cas sur le territoire.

1690 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Largy, vous me ferez part de tout ça dans votre mémoire.

1695 **M. PIERRE LARGY :**

Avec plaisir.

**LE PRÉSIDENT :**

1700 Merci, monsieur Largy.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président?

1705

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1710 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

S'il vous plaît. On avait mentionné hier soir la possibilité d'appeler notre expert agricole au ministère sur une question particulière d'un agriculteur sur le Règlement d'exploitation agricole. On vient de, plus ou moins, toucher un sujet similaire au niveau de l'intérêt d'exploiter des parcelles isolées. Avec votre permission, maintenant ou un peu plus tard, j'aimerais faire entendre monsieur Labbé.

1715

**LE PRÉSIDENT :**

1720 On va aller un peu plus tard.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

D'accord.

1725

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Je vais demander monsieur Serge Drouin, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Drouin.

1730 **M. SERGE DROUIN :**

Bonjour.

1735 **LE PRÉSIDENT :**

Et avant de commencer, je vais vous faire le même commentaire que j'ai fait à monsieur Largy, c'est-à-dire que je déplore énormément le retrait de madame Dupont. Je pense qu'elle a très mal interprété ce que je lui ai dit tantôt, et j'apprécierais que vous lui demandiez de retourner à la place qu'elle devrait normalement occuper en tant que personne-ressource.

1740

Et vous savez, monsieur, vous étiez là lorsqu'on a fait la rencontre préparatoire, vous avez très bien compris ce que je demandais aux personnes-ressources. Et d'ailleurs, j'avais expliqué à madame Dupont, à l'époque, que ce qu'on attendait d'elle, ce n'était pas de promouvoir la Ville de Candiac, le projet de Candiac, parce qu'il y avait des gens qui étaient en mesure de le faire pour elle. Est-ce que vous vous souvenez de ça, monsieur Drouin?

1745

**M. SERGE DROUIN :**

J'étais présent à la rencontre préparatoire. Maintenant, si vous me permettez également de faire mes commentaires, je dois vous dire en toute objectivité que je ne crois pas que les personnes-ressources ont toutes été traitées de la même façon. Avec tout le respect que je dois aux personnes-ressources et à vous, je crois que le droit de parole, on a permis à des gens de poser des questions, de faire des commentaires...

1750

1755 **LE PRÉSIDENT :**

Et vous ne trouvez pas, monsieur Drouin, que j'ai laissé suffisamment d'espace à madame Dupont hier soir?

1760 **M. SERGE DROUIN :**

Mais je pense que c'était important. Maintenant...

1765 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, c'était important - pour vous, c'est peut-être important. Mais pour la commission, ce n'est pas ça que la commission recherche. La commission recherche de la part de madame Dupont qu'elle réponde en tant que personne-ressource à des questions bien précises venant du public. Et c'est ça l'objectif d'une personne-ressource.

1770

Ceci étant dit, j'attends votre question.

**M. SERGE DROUIN :**

1775           Maintenant je n'ai pas terminé mon commentaire, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

1780           Posez votre question, parce qu'il y a d'autres gens dans la salle qui aimeraient venir à votre suite.

**M. SERGE DROUIN :**

1785           Je vais poser ma question, mais ça n'en restera pas là.

          Hier soir, j'ai posé une question au promoteur sur la question environnementale. J'aimerais la reprendre si c'est possible.

**LE PRÉSIDENT :**

1790           Avec plaisir, oui.

**M. SERGE DROUIN :**

1795           Merci. Donc, ce que je posais à la question, c'est dire, au-delà de l'aspect discriminant de la zone agricole, puis je vais le montrer au tableau, si on tient compte seulement de la partie environnementale ou le tracé proposé par la Ville de Candiac, puis je rappelle que le tracé qu'on propose est un tracé qu'on a proposé en quatre aspects, donc on a analysé quatre aspects, on espère pouvoir vous les démontrer, mais au niveau environnemental, ce qu'on souhaiterait...

1800           Donc, ma question était, si on enlève l'aspect discriminant de la zone agricole, est-ce que le tracé proposé par la Ville de Candiac, qui évite l'expropriation de la maison qui est ici, qui vaut 2 M\$ de l'étang, qui passe à côté du boisé qui est ici, et des zones humides qui sont identifiées ou qui pourraient être identifiées de ça, si on l'éloigne des projets résidentiels qui vont exister au moment de la construction au niveau du bruit et du son...

1805           Monsieur Fournier, hier, parlait du ruisseau qui est ici, mais si vous allez au tracé que la Ville a vraiment présenté, c'est-à-dire le vrai plan de la Ville, pas celui-là, mais celui-là a été... je sais de quel plan ils parlent, parce que c'est un des plans de référence sur lequel on a déjà parlé, mais si vous regardez le plan qu'on a présenté hier, donc on évite carrément le ruisseau, le ruisseau qui est là.

1810           À partir de ça, ma question est: est-ce que le tracé de Candiac, au niveau environnemental, est supérieur au tracé proposé par le ministère? J'aimerais qu'on me réponde au niveau environnemental. Je pense qu'au niveau de la géométrie, on va y revenir.

1815

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

1820 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, je reviens sur un commentaire que j'ai fait tout à l'heure. Nous, on a travaillé avec le tracé de Candiac, que Candiac a bien voulu nous remettre. Donc, on a regardé ça. On n'a pas fait une analyse environnementale détaillée, bien sûr, ce n'était pas notre rôle parce qu'on ne le retenait pas pour des raisons assez évidentes.

Ceci étant dit, je vais demander à monsieur McCann de compléter la réponse.

**M. BERNARD McCANN :**

1830

Quand on fait une étude d'impact, je pense que je l'ai déjà dit au directeur général de Candiac, on doit faire des arbitrages entre différentes composantes environnementales. On ne peut pas exclure de composantes particulières sous prétexte que, bon, elle est plus importante que d'autres.

1835

Néanmoins, quand on regarde le secteur et on comprend un peu comme il fonctionne, on arrive à la conclusion suivante: quel que soit le tracé, pour la majeure partie des composantes environnantes, il est possible de compenser la perte, il est possible d'atténuer l'impact et ces impacts-là sont équivalents d'un tracé à l'autre.

1840

On vous disait, hier, que le tracé recommandé était encaissé au niveau de la voie ferrée, alors que le tracé initial était en surélévation. Je pense qu'on peut les construire dans les deux cas sous forme encaissée. Donc, ils sont équivalents. Il ne reste qu'un seul impact, évidemment l'impact agricole, la perte de sols de catégorie 2, qu'on n'est pas en mesure de compenser en trouvant ailleurs des sols de catégorie 2.

1845

Donc, il faut absolument, l'étude d'impact est faite pour ça, c'est tenir compte de l'ensemble des composantes environnementales d'un milieu de façon à trouver le tracé de moindre impact. Nous convenons après analyse dans l'étude d'impact que le tracé de moindre impact est le tracé recommandé à la fin de l'étude.

1850

**LE PRÉSIDENT :**

Incluant le tracé présenté par la Ville de Candiac.

1855

**M. BERNARD McCANN :**

Incluant tout autre tracé.

**LE PRÉSIDENT :**

1860

Merci, monsieur McCann.

**M. SERGE DROUIN :**

1865

On ne m'a pas répondu.

**LE PRÉSIDENT :**

1870

En fait, ils ont répondu. Écoutez, ce qu'il faut comprendre aussi, l'avis de projet qui a été présenté par le ministère au ministre de l'Environnement faisait état d'un projet bien précis. Il y a eu une directive pour élaborer une étude d'impact. La directive a été faite par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et, suite à ça, le ministère des Transports a réalisé une étude d'impact.

1875

Donc, est-ce que, dans cette étude d'impact là, les données qui vous avaient été transmises par la Ville de Candiac ont été regardées, interprétées, analysées, etc. Et vous avez retenu finalement la solution que vous considérez de moindre impact, soit le tracé proposé.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1880

Si vous permettez? On a effectivement, monsieur le président, tenu compte du tracé proposé par Candiac, dans la mesure où il nous était connu. Évidemment, ce qu'on a eu, c'était assez sommaire de la part de la Ville. Et on a tenu compte aussi des préoccupations de Candiac en ce qui concerne le tracé qu'on avait élaboré à l'ouest complètement et qui empiétait en zone blanche. Donc, on a tenu compte de ces préoccupations-là.

1885

Et le tableau qu'on vous a présenté sur les superficies agricoles utilisées par l'emprise de l'autoroute et isolées suite au passage de l'autoroute sont une des illustrations. Puis effectivement, on a regardé ces tracés-là et on en a tenu compte.

1890

**LE PRÉSIDENT :**

1895

Monsieur Fournier, est-ce que les données transmises par la Ville de Candiac avec ce tracé-là étaient complètes pour vous permettre finalement alors une analyse approfondie du projet proposé par la Ville de Candiac? Parce que tantôt, vous avez laissé sous-entendre un peu qu'avec les données que vous aviez, je ne suis pas certain... est-ce que c'était suffisant comme données ou c'était insuffisant? C'est ça que j'aimerais savoir.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1900

C'était relativement sommaire, mais je vais demander à monsieur McCann de

compléter.

**LE PRÉSIDENT :**

1905

Oui, monsieur McCann.

**M. BERNARD McCANN :**

1910

Pour ce qui est du tracé proposé, effectivement comme monsieur Fournier le dit, c'était assez un tracé conceptuel. C'était un concept qu'ils nous ont donné. Mais malgré ça, on a été capables d'estimer les pertes de superficie, d'estimer l'occupation en superficie par l'emprise du tracé.

1915

Néanmoins, on a rencontré la municipalité à plusieurs reprises et ce qu'il est important de retenir dans l'étude d'impact, c'est que la municipalité nous a fait part de son plan stratégique de développement. Et dans ce plan stratégique de développement, elle nous a exposé, c'est un document qui est quand même relativement... je l'ai dans mon sac, il est aussi épais que peut être l'étude d'impact comme telle, elle nous expose ses projets dans la zone en question.

1920

Nous, on a fait l'analyse de ce plan stratégique et on a juxtaposé ce plan stratégique aux affectations du territoire que la MRC avait délimité dans son schéma d'aménagement et on est venus à la conclusion, qui est probablement celle, qui se colle à une affirmation que madame Dansereau a dite hier, c'est que pour la partie du plan stratégique qui se trouve en zone blanche, elle est conforme aux affectations qui sont prévues au schéma d'aménagement de la MRC.

1925

Les éléments que la municipalité nous a donnés à l'appui des projets qui se trouvent dans cette zone-là, on les a pris en considération. Si on passait dans la zone blanche à la hauteur du rang Saint-André, si on avait délimité un tracé, comme on l'a dit à plusieurs reprises depuis le début des audiences publiques, on aurait impacté peut-être de façon assez importante certains des projets qui sont en cours de développement.

1930

Comme la réalisation du projet est prévue en période de construction 2007-2008, la municipalité peut nettement aller de l'avant avec certains projets à moyen terme, comme le projet de studio de cinéma ou le projet de quartier résidentiel à l'est du boulevard Jean-Leman. Nous, on l'a pris en considération et c'est la raison pour laquelle on ne se trouve pas en zone blanche.

1935

Cependant, pour la partie qui se trouve en territoire agricole, nous l'avons confrontée aux affectations du territoire de la zone agricole, à l'une des orientations qui a été prise dans le schéma d'aménagement à l'effet d'assurer une certaine pérennité au territoire agricole et, nous, on a convenu que cette partie-là n'était pas assez démontrée pour qu'on en tienne compte dans

1940



le choix du tracé. Et c'est cette raison-là qui nous a fait préférer placer le tracé recommandé à l'extrême limite de la zone blanche, au nord de la voie ferrée.

1945 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur McCann. Est-ce que vous pourriez placer votre tracé retenu, celui qui est retenu. Ce que j'aimerais savoir, au niveau du bruit, ça va aller à combien sur le boulevard Jean-Leman, éventuellement? Quelle est la zone où ça va atteindre 55 décibels?

1950

**M. BERNARD McCANN :**

Actuellement, ici, on a fait des tests, on a pris des relevés sonores l'année dernière et c'est un milieu qui est relativement tranquille, 45 décibels actuellement. Et avec la venue de l'autoroute, on prévoit que la circulation, compte tenu de la distance qui sépare cet endroit-là de la chaussée ici, on va atteindre 56, 57 décibels selon l'étude d'impact. Puis avec la mesure d'atténuation, on va ramener le bruit à 54 décibels, sous les 55.

1955

**LE PRÉSIDENT :**

1960

Mais ce n'est pas tout à fait ma question, monsieur McCann. Probablement que je me suis mal exprimé. En fait, ce que je veux savoir, on sait qu'à l'heure actuelle, il y a une résidence, sauf qu'éventuellement la Ville de Candiac envisage un développement résidentiel dans ce secteur.

1965

Donc, quelle sera la distance finalement entre la première résidence en bord de rue et c'est quoi la distance requise pour ne pas que ces gens-là soient incommodés par le bruit. Évidemment, vous allez me faire un 300 mètres à peu près pour une résidence qui est là, mais éventuellement il va avoir d'autres résidences.

1970

**M. BERNARD McCANN :**

C'est qu'il n'y a pas de distance. Monsieur Fournier voulait répondre, c'est mon patron, je vais probablement lui passer... mais il n'y a pas de distance. On n'impose pas de distance requise.

1975

**LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas ça que je veux dire, je ne veux pas que vous imposiez. Mais je veux savoir si, demain matin, la Ville de Candiac dans son développement résidentiel de ce secteur-là, elle fait des rues. Moi, j'arrive à Candiac, je m'achète un terrain, je me construis, l'autoroute passe pas loin, jusqu'à quelle distance de chez moi que le bruit va être quand il va arriver à 55 décibels.

1980

1985           Moi, je vais être chez nous, je reçois 55 décibels. C'est quoi la distance qu'il peut avoir entre chez moi et l'autoroute à ce moment-là? Je sais que vous allez me dire qu'il n'y a pas de distance réglementaire. Ce n'est pas ça que je veux savoir. Je ne veux pas le réglementaire, je veux savoir comment je vais être pénalisé par ça.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1990           Monsieur le président, ça dépend dans tous les cas de l'intensité de la source, bien sûr.

              Madame Gamache sera là en soirée. Ce qu'on peut dire cependant, ce que madame Gamache a déjà mentionné et ce qu'on peut rappeler, et je pense que ça donne une bonne illustration de ce que à quoi on peut s'attendre.

1995           Il y a une seule résidence actuellement qui est au 501, Jean-Leman, si je me souviens bien, et qui est ici, pour laquelle le climat sonore sans mesure d'atténuation serait de l'ordre de 55, 56 décibels, 56 décibels si je me souviens bien. La butte d'antibruit qu'on a l'intention d'implanter ici, et qui sera invisible de la maison parce qu'elle sera de l'autre côté de la friche, on ramène le climat sonore autour de 54 décibels, donc en dessous de la norme de 55.

2000           Cette maison-là est à peu près à l'extrémité sud, presque à l'extrémité sud du développement résidentiel qui sera plus dans ce secteur-là. Donc, plus on va au nord, plus on va être loin de la source et en fait, le 55 décibels sera automatiquement respecté. Ce qu'il faudra voir, c'est les implantations qui sont plus au sud, mais ce sont des implantations commerciales et, donc, ce n'est pas tout à fait la même situation.

**LE PRÉSIDENT :**

2010           Merci, monsieur Fournier.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2015           Monsieur Fournier, juste pour bien comprendre, parce que dans votre politique sur le bruit routier, en fait, il y a deux approches. Vous avez une approche corrective, donc quand le niveau dépasse 65 dBA, donc vous devez intervenir pour corriger la situation.

2020           Il y a aussi une approche de planification, où est-ce que là vous demandez, en fait, sur le nouveau tronçon, vous allez vous assurer que la norme 55 dBA soit respectée. Maintenant, vous allez le faire pour ce qui est existant. Ce qui va se passer par la suite, c'est qu'il peut avoir du développement.

2025           Donc, nous, notre question, c'est de savoir, dans le futur, si jamais la Ville veut développer et s'approcher de l'emprise. Donc, c'est certain que si elle s'approche à l'intérieur de la zone de 55 dBA et le projet est déjà existant, donc à ce moment-là, c'est la municipalité qui

va devoir intervenir pour réduire le bruit. Ça, on comprend ça. Donc, à ce moment-là, elle ne peut pas développer jusqu'à l'emprise à cause du bruit. Nous, ce qu'on vous demande, c'est la distance réelle.

2030 En fait, concrètement, c'est quoi la distance de l'emprise qui est nécessaire pour conserver une zone, sans mesure d'atténuation on s'entend, pour permettre un développement qui respecte le 55 décibels. C'était ça un peu la question.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2035 Alors, monsieur le commissaire, en pratique, il s'agit probablement de quelques centaines de mètres si on voulait juste l'atténuation naturelle. Je demanderai madame Gamache, ce soir, de répondre à votre question.

2040 En pratique, bien sûr, la municipalité va prendre plutôt 20 mètres de terrain pour faire une butte antibruit ou un mur antibruit pour pouvoir utiliser au maximum la superficie développable. Donc, en pratique, c'est ce qu'on va avoir.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2045 Est-ce qu'on peut juste connaître au moins la distance pour qu'on puisse au moins...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2050 Madame Gamache pourra vous la donner ce soir.

**LE PRÉSIDENT :**

2055 Parfait. Vous prenez en note cette question et vous nous revenez ce soir. Merci, monsieur Fournier.

Votre deuxième question, monsieur Drouin.

**M. SERGE DROUIN :**

2060 Oui. Comme vous savez, là, on a le tracé de la Ville de Candiac, on l'a analysé sur quatre aspects: l'aspect environnemental, l'aspect géométrie, l'aspect agricole et l'aspect économique. Donc, c'est les quatre critères sur lesquels on s'est penché. Et je crois qu'au niveau... ce n'est pas ma question, mais le ministère a rejeté le tracé de Candiac sur la base strictement agricole. On n'a pas regardé les trois autres aspects puisqu'il n'en avait pas le mandat.

2065 Donc, ce n'était pas son rôle de le faire. Ça, je peux le comprendre mais je crois qu'on devrait quand même le regarder.

2070 Ça fait que là, si on regarde juste l'aspect agricole, et on en a parlé amplement, pour pas dire beaucoup, mais c'est quand même, on l'a regardé strictement sur le plan des superficies. Moi, j'aimerais, et la Ville de Candiac l'a regardé, je crois que le ministère l'a regardé, ils ont déposé un rapport, voir les vrais impacts autres que les superficies impliquées, quels sont les impacts.

2075 Et comme moi, je dis, on l'a dit à maintes reprises, nous, on a fait une analyse. On peut l'accepter, ne pas l'accepter. On a quand même fait une analyse qui justifie, qui nous amène à penser que le tracé qu'on propose, la région, rencontre l'ensemble des critères qu'on s'est donnés autant environnemental qu'agricole. Et c'est sur cette base-là.

2080 Et moi, je pense qu'on devrait entendre les experts autant... puis monsieur Fournier nous disait qu'il était prêt à présenter... moi, je pense qu'on devrait regarder cet aspect-là. Je pense que la commission devrait le faire.

**LE PRÉSIDENT :**

2085 En fait, on avait éventuellement parlé de ce soir. D'ailleurs, encore une fois, je déplore que madame Dupont ne soit pas là. Parce que, hier, elle m'avait demandé de pouvoir avoir l'occasion de présenter votre expert en géomatique. Donc, c'est déplorable parce que, voyez-vous, vous parlez, peut-être que la Ville perd une belle occasion.

2090 Mais lorsque vous parlez de l'expert en agriculture, vous faites référence à l'expert du ministère?

**M. SERGE DROUIN :**

2095 Et celui de la Ville, bien sûr, celui dont...

**LE PRÉSIDENT :**

2100 Écoutez, ce n'est pas un combat d'experts qu'on veut faire, vous comprendrez.

**M. SERGE DROUIN :**

Puis j'espère qu'on ne veut pas en faire un débat.

2105 **LE PRÉSIDENT :**

2110 Si votre expert est capable de synthétiser au maximum 10 minutes, je lui laisse 10 minutes. Et je pense que là-dessus, vous allez vous entendre avec votre expert, mais c'est 10 minutes, monsieur Drouin. On se comprend? Je vais demander la même chose ce soir au ministère, 10 minutes, pas une minute de plus. Parce qu'il y a quand même des gens qui

attendent dans la salle pour pouvoir venir poser leurs questions. Est-ce que ça vous convient?

**M. SERGE DROUIN :**

2115 Vous êtes le président. Donc...

**LE PRÉSIDENT :**

2120 Parfait. Donc, je vais vous laisser aller et arrangez-vous avec votre expert et on pourra regarder ça tantôt.

Monsieur Drouin, excusez-moi, tantôt vous avez parlé d'une analyse qui aurait été faite par la Ville de Candiac, est-ce que c'est un rapport?

2125 **M. SERGE DROUIN :**

L'analyse?

**LE PRÉSIDENT :**

2130 Oui, vous parliez d'une analyse.

**M. SERGE DROUIN :**

2135 Des quatre critères?

**LE PRÉSIDENT :**

2140 Oui.

**M. SERGE DROUIN :**

Oui. Le maire les a cités dans son texte hier, mais oui.

2145 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez les déposer ces quatre critères-là? Parce que je présume qu'ils ont été élaborés en plus, il y a peut-être une élaboration de texte qui interprète ces quatre critères-là?

2150

**M. SERGE DROUIN :**

Absolument. Je vais voir comment je vais pouvoir vous le déposer, sous quelle forme,

mais oui, tout est fait.

2155

**LE PRÉSIDENT :**

On s'attend à ce que la Ville la dépose, monsieur Drouin.

2160

**M. SERGE DROUIN :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2165

Merci. Monsieur Valenciennes, s'il vous plaît.

Monsieur Jean-Claude Poissant. Bonjour, monsieur Poissant.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

2170

Bonjour, monsieur le commissaire. Vous allez remarquer que je suis un peu nerveux, c'est la première fois que je passe devant une commission.

**LE PRÉSIDENT :**

2175

Soyez très à l'aise. Ça nous fait plaisir d'ailleurs que vous participiez à cette audience.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

2180

Comme entrée, je vais me présenter. Je suis Jean-Claude Poissant. Je demeure à Saint-Philippe, dans le rang Saint-André qui est concerné. Je suis producteur laitier de grande culture. Je siège aussi au CCA de la MRC.

2185

En 1997, la Loi 23 qui a été adoptée demandait aux MRC de donner une commande, de mettre en place un comité paritaire, sur lequel les agriculteurs devaient siéger ainsi que des maires et des citoyens. La MRC de Roussillon a respecté la commande, implantant trois producteurs ainsi que deux maires et un citoyen.

2190

Hier, je suis venu écouter les interventions puis, à ma grande surprise, j'ai su que l'assemblée des maires avait donné son accord pour le tronçon Candiac et pourtant, nous, le comité consultatif n'avions pas donné encore notre opinion, on avait seulement pris connaissance des faits. Ça fait que, à ma grande surprise, tantôt on parlait...

2195

Je pense, Pierre, tu as dit que tu as été un peu frustré des propos qui se sont tenus, mais moi, hier, aussi je l'ai été.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, ce commentaire-là...

2200

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

O.K., vous faites bien de me le dire. Puis c'est comme je vous disais, je suis nerveux un peu.

2205

**LE PRÉSIDENT :**

J'apprécierais qu'il n'y en ait pas trop comme ça, disons.

2210

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

O.K. Je vais revenir à qu'est-ce qui devrait être posé comme question.

2215

On a dit qu'on a consulté, la Ville de Candiac disait qu'ils ont consulté des agriculteurs. Les agriculteurs qui ont été consultés, qui sont venus, je crois qu'ils sont les personnes du milieu, ils sont les personnes qui ont un effet direct sur... ce sont leurs terres, en fin de compte, qui sont dézonées.

2220

Moi, je peux vous dire que je passe dans ce rang-là régulièrement, deux, trois fois par semaine. Ce sont de très bonnes terres agricoles qu'il y a là.

**LE PRÉSIDENT :**

Votre question.

2225

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Est-ce que, c'est justement, comment ça se fait qu'ils se sont prononcés avant que le CCA ait donné son opinion? C'est ma première question.

2230

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Monsieur Largy, est-ce que le comité consultatif agricole a donné son opinion?

2235

**M. PIERRE LARGY :**

Je suis un peu surpris par la question, parce que ça me semble plus une question de gestion interne de notre organisme. C'est un comité interne chez nous. Néanmoins, je peux vous dire que dans ce cas-là, le comité consultatif agricole a été saisi du dossier et on lui a

2240 expliqué et on lui a demandé de se prononcer. Il a choisi de ne pas le faire, de reporter sa  
décision. On a trouvé ça déplorable, mais on ne peut pas forcer ce comité-là à prendre une  
2245 décision. Et les dossiers continuent à avancer, incluant les audiences publiques du BAPE, les  
positions à prendre, ainsi de suite. Et c'est pour ça que le conseil des maires, malgré que  
l'organisme a demandé au forum de rapprochement, qui est le CCA, d'en prendre connaissance  
et de se positionner, ils ont choisi de retarder à une date ultérieure leur position.

Ceci étant dit, une prochaine rencontre est prévue pour le 8 septembre prochain et, si  
tout va bien, probablement que la MRC sera enrichie de la position du CCA lorsqu'elle préparera  
son mémoire pour déposer aux audiences.

2250

**LE PRÉSIDENT :**

Évidemment, c'est un comité consultatif. Donc, on sait ce que ça veut dire «comité  
consultatif». Jusqu'à quel point le conseil des maires prend acte et travaille finalement avec les  
2255 avis que le comité consultatif agricole remet au conseil des maires?

**M. PIERRE LARGY :**

Comme vous l'avez dit, c'est un comité consultatif. Tout l'esprit du débat de société qui  
2260 avait entouré les discussions qui ont mené à la création du CCA par la Loi 23, ça nous a été  
présenté comme un forum où le milieu agricole et le milieu municipal se rencontraient en vue de  
s'expliquer et de trouver des terrains d'entente et de conciliation. Alors, souvent je rappelle ce rôle  
fondamental là du comité, c'est d'abord et surtout ce rôle-là.

2265 La plupart du temps, dans notre cas ici, à la MRC de Roussillon, on essaie d'être très  
transparents avec le comité. On les renseigne sur toutes les décisions qui sont amenées à la  
CPTAQ, avant et après décision. On renseigne des décisions. On leur parle des grandes  
démarches qu'on fait. On leur a présenté le schéma d'aménagement. Et toutes les demandes qui  
ont trait à l'agriculture en près ou en loin, on essaie du mieux qu'on peut d'aller chercher leur point  
2270 de vue pour alimenter le conseil avant qu'il prenne position.

Alors, évidemment, c'est le conseil de la MRC qui prend la position finale pour  
l'organisme et non pas le CCA. Et je crois que dans la plupart des cas, les positions sont souvent  
convergentes. Mais il arrive à l'occasion qu'il y a des divergences.

2275

**LE PRÉSIDENT :**

Et donc, à ce moment-là c'est le conseil des maires qui décide de la position finale de  
votre organisme.

2280



**M. PIERRE LARGY :**

2285 Oui, tout comme d'autres comités similaires pour alimenter les maires avant de prendre leur décision, il y a les rapports techniques internes et il y a aussi un autre comité, qui est le comité technique en aménagement du territoire, qui regroupe l'ensemble des urbanistes de la région, et toutes ces questions-là, entre autres celles qui touchent le CCA, sont aussi amenées aux autres comités.

2290 Alors, le conseil se trouve à avoir souvent une recommandation du comité technique en aménagement du territoire, une recommandation du CCA et une recommandation des services techniques de la MRC interne. Et quand les trois tirent dans le même sens, je vous dirai qu'au meilleur de ma mémoire, le conseil abonde dans le même sens. Quand il y a division, là c'est partagé.

2295 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Vous avez mentionné qu'en principe, il devrait avoir un avis qui serait formulé par le CCA et que ça ferait partie de votre mémoire. Est-ce que vous pourriez nous déposer l'avis de comité consultatif agricole lorsque cet avis sera donné par ce dernier?

2300

**M. PIERRE LARGY :**

2305 Probablement. Je dois vérifier. Parce que normalement, ce ne sont pas des documents publics. Ce sont des travaux d'un comité interne de la MRC.

**LE PRÉSIDENT :**

2310 Un instant, s'il vous plaît. Je ne veux pas de commentaire ni de réaction dans la salle et j'apprécierais que vous continuiez à bien respecter. C'est nos règles de procédure.

2315 Vous dites que c'est privé. C'est ça? Mais évidemment, lorsque c'est demandé par la commission, c'est à la commission de juger si c'est un document qui doit rester confidentiel. Et vous savez, j'ai expliqué l'autre jour la procédure. Donc, la commission vous demande de effectivement déposer ce document lorsque l'avis du comité consultatif agricole vous sera transmis.

**M. PIERRE LARGY :**

2320 Je prends bonne note de votre commande, monsieur le président. La décision ne m'appartient pas à moi seul. J'aurai quand même des consultations à faire.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, on vous remercie, monsieur Largy.

2325 Votre deuxième question, monsieur.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

2330 Ma deuxième question, lorsqu'on nous avait présenté le projet, comme hier qu'il a été présenté ici, c'était le carrefour à l'intersection de l'autoroute 15 et l'autoroute 30, ainsi que la voie ferrée, qui était la plate-forme logistique.

2335 Ma question, c'est que nous, on a pris connaissance de ça, quelques producteurs, ceux que j'ai fait voir à mes partenaires c'était quoi qu'on nous avait demandé pour pouvoir donner une décision éclairée lors de la prochaine rencontre, puis notre mandat est de regarder et non pas d'empêcher le développement économique de la région, mais plutôt de le mettre au bon endroit pour que ça ait le moins d'impact à l'agriculture. Ma question est la suivante: est-ce que pour la plate-forme logistique intermodale, est-ce que dans le même secteur, on a vérifié s'il y avait des endroits disponibles pour ce...

2340

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Dupont est absente. Monsieur Drouin, je pense qu'il est absent également. Je pense qu'il est sorti quelques minutes.

2345

Monsieur Largy, est-ce que vous êtes en mesure peut-être de répondre à la place de la Ville de Candiac à ce sujet-là?

**M. PIERRE LARGY :**

2350

C'est une question que la MRC a posée à la Ville de Candiac lorsqu'on a appris que le projet initial de développer la plate-forme intermodale était hautement handicapé par le projet autoroutier que le ministère proposait. Alors, nous avons fait les demandes à la Ville.

2355

La Ville nous a démontré que les autres endroits, ce n'était plus en phase planification, c'était en phase réalisation. Des investissements majeurs avaient été faits ailleurs dans le secteur. Et donc, c'était assez évident pour nous qu'il n'y avait pas d'autres endroits sur le territoire de la MRC de Roussillon qui pouvaient accueillir la plate-forme intermodale telle qu'elle a été élaborée depuis 2002, je dirais.

2360

Ce n'est pas un projet récent, contrairement à certains commentaires qu'on m'a rapportés, parce que je n'ai pas été ici tout le temps, bien entendu, mais c'est un projet qui est en longue gestation, qui remonte à un rapport que la MRC a commandé et qui a été livré en 2002. Alors, ça fait longtemps que l'idée d'une plate-forme logistique intermodale est en cours.

2365

Ce qui est particulier et que la MRC a fait connaître au ministère, c'était que c'était hors de l'ordinaire de voir un énorme consensus des leaders municipaux du milieu, des leaders du

2370 développement pour dire que. «Oui, c'est un levier extraordinaire qu'on a là et on a un site  
exceptionnel dans la région métropolitaine et qu'il faut le mettre de l'avant.» Alors, évidemment,  
on ne parle pas d'une petite affaire. C'est quelque chose qui est en long processus. Il y a déjà des  
investisseurs qui se sont annoncés, que la Ville voudrait bien vous présenter plus en détail  
éventuellement, j'en suis sûr.

2375 Pour répondre en bref, il n'y a pas d'autres endroits.

**LE PRÉSIDENT :**

2380 Je vais juste faire un petit commentaire, si vous le permettez. Là, vous avez un peu  
dépassé votre rôle de personne-ressource parce que vous êtes encore rendu un petit peu  
promoteur, mais disons que je vous laisse aller là-dessus.

**M. PIERRE LARGY :**

2385 Bien...

**LE PRÉSIDENT :**

2390 Attendez deux secondes. Et maintenant, vous avez mentionné tantôt que vous aviez un  
rapport là-dessus qui a été fait en 2002. Exact?

**M. PIERRE LARGY :**

2395 Oui. J'ai l'impression d'avoir tout simplement précisé parce qu'on me demandait: «Est-ce  
qu'il y a un autre endroit pour le projet régional?» J'ai répondu oui, et ce n'est pas... et j'en profite  
pour faire une rectification d'information pour la commission, pour bien comprendre qu'il ne s'agit  
pas d'un projet qui est sorti après l'annonce officielle du tracé par le ministère. Loin de là, c'est  
quelque chose qui date de bien avant, qui mijote, qui est en gestation, parce que ce genre de  
projet là est complexe.

2400 Alors, je voulais juste que la commission comprenne bien, ce n'est pas un projet de  
dernière minute qui est arrivé.

**LE PRÉSIDENT :**

2405 Non, ça, on avait très bien compris, monsieur Largy. Inquiétez-vous pas. C'était clair  
dans notre esprit que c'est un projet qui était là depuis fort longtemps.

2410 Maintenant, vous avez mentionné un rapport. Est-ce que c'est possible pour vous de le  
déposer également à la commission?

**M. PIERRE LARGY :**

Oui.

2415 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie, monsieur Largy. Merci beaucoup.  
Monsieur Christian Nantel, s'il vous plaît.

2420 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Rebonjour.

2425 **LE PRÉSIDENT :**

Rebonjour.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2430 Monsieur le président, est-ce que je peux y aller avec deux questions ou seulement qu'une? Il n'y a pas de préambule.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2435 Il n'y a pas de préambule, mais une question seulement.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Une question seulement?

2440

**LE PRÉSIDENT :**

Une à la fois.

2445 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Je vais en prioriser une pour l'instant, puis je reviendrai plus tard.

**LE PRÉSIDENT :**

2450

Vous avez droit à deux, mais une à la fois, pas deux en même temps.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2455 Ah! une à la fois?

**LE PRÉSIDENT :**

2460 Oui.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Bon, parfait, merci.

2465 **LE PRÉSIDENT :**

Ce soir, ce sera probablement une seulement.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2470 Parfait. La première, monsieur le président, et messieurs, dames aussi en avant présents, je voudrais savoir si le ministère des Transports est au courant de l'influence que peut avoir... vous savez, quand les véhicules circulent et que c'est mouillé ou même au niveau même de la pollution atmosphérique quand c'est sec, les poussières aussi sur l'autoroute, si le ministère  
2475 des Transports a des données pour nous dire jusqu'où sur les terres agricoles ça peut avoir des répercussions sur la qualité des sols et aussi sur les récoltes. À combien de mètres par rapport à l'autoroute en tenant compte aussi des vents dominants. Puis si on regarde les vents dominants, dans le cas du tronçon Jean-Leman, on peut facilement s'apercevoir que les vents dominants vont pousser ça vers les terres agricoles.

2480

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

2485 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, monsieur McCann va répondre à la question.

**M. BERNARD McCANN :**

2490

Je ne reprendrai pas la présentation que j'ai faite hier, mais simplement je vais montrer les quatre dernières diapositives.

2495 Évidemment, hier, j'ai parlé de pollution de l'air et j'ai fait quand même un peu état du type d'étude de pollution de l'air qui se fait dans le cadre d'une étude d'impact. Et ce qu'il faut

2500

comprendre d'une étude de pollution de l'air, c'est qu'on étudie quelques contaminants atmosphériques et on regarde la dispersion de ces contaminants-là finale en présupposant que c'est dans la pire situation de pollution dans l'année. C'est-à-dire qu'on va prendre le parc automobiles actuel et on va le reporter dans 20 ans, on va prendre une journée d'hiver, là où l'air est tellement stable que la dispersion se fait difficilement et les contaminants restent plus au niveau du sol.

2505

J'ai donné l'exemple de deux contaminants. Le monoxyde de carbone. Quand on regarde la norme du ministère de l'Environnement, elle est de 30 parties par million; ça, c'est la norme. Dans l'étude, on prend des stations de mesure du monoxyde de carbone et ce qu'on a observé au cours des quatre ou cinq dernières années, c'est 3 ou 4 parties par million sur une heure. Ça, c'est le maximum qu'on a observé dans la région. Donc, on est très en deçà de la norme.

2510

C'est évident qu'avec de la circulation automobile, il y a des émissions de polluants atmosphériques et, dans le calcul des émissions, on constate que la concentration maximale va dépasser. Elle est supérieure au maximum observé actuellement, mais la concentration maximale reste quand même très inférieure à la norme du ministère de l'Environnement.

2515

Je vais vous montrer les cartes. Elles ne sont pas tellement belles. Ça, c'est un diagramme de dispersion qui montre les concentrations de monoxyde de carbone. Et quand je vous disais que la concentration maximale était, dans le cas du monoxyde de carbone, de 3.86 %, c'est à cet endroit-là que ça va être fait. Mais là, c'est dans le cas où les vents sont calmes. Donc, la dispersion se fait équitablement dans tout le secteur.

2520

Là, après ça, je vais vous montrer les diagrammes de vent.

2525

Pour le dioxyde d'azote, la norme du ministère de l'Environnement, c'est 220 parties par milliard cette fois-ci. Dans les stations de mesure on a observé, on est à Parc Océanie à Brossard, et le maximum observé au cours des cinq dernières années est de 110 parties par milliard.

2530

Dans les calculs de concentration maximale autour du projet, dans la pire situation qui peut arriver, donc avec le parc automobiles actuel en 2021 et une journée très froide d'hiver, le modèle calcule 160 parties par milliard sur une heure.

2535

Là, je vais vous montrer le diagramme de dispersion, la carte de dispersion. Et encore là, le maximum a été observé à cet endroit-ci. C'est donc le maximum dont je vous ai parlé. Donc, il n'en demeure pas moins, malgré le fait que l'augmentation de la circulation automobile dans les circonstances actuelles et dans les pires conditions va amener un peu plus de pollution atmosphérique, ça demeure quand même un milieu très, très, très et fort acceptable.

Maintenant, je vais vous montrer les diagrammes de vent.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2540 Je peux-tu avoir une petite question par rapport à ça?

**LE PRÉSIDENT :**

2545 Oui, allez-y.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

J'aimerais ça qu'on ramène la carte de tantôt du dioxyde je ne sais pas trop quoi.

2550 **M. BERNARD McCANN :**

D'azote.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2555 D'azote. Mon interrogation par rapport à... je trouve ça un petit peu étonnant qu'on ait des mesures si proches du tronçon du côté ouest, lorsqu'on sait que cette partie-là est très proche de la zone urbaine, pour ne pas dire dedans, et que de l'autre côté du tronçon, qui est la partie qui est supposée restée agricole, on ait des données qui sont un peu plus loin, pas aussi proches en tout cas du tronçon.

2560 Autre chose aussi, est-ce que les évaluations qui sont là, est-ce que ça concerne seulement avec la projection de Jean-Leman ou si on calcule les émissions atmosphériques de l'autoroute 30 qui va passer plus au nord, c'est-à-dire à l'endroit où elle passe présentement, où elle débouche sur la 132.

**M. BERNARD McCANN :**

2570 Ça tient compte de l'ensemble de la circulation dans ce secteur-là. Ça tient compte aussi du niveau ambiant dans l'atmosphère. On part du fait qu'il y a déjà de la pollution qui est liée à ce contaminant-là. Donc, ce que vous avez là, c'est vraiment un maximum, parce que c'est les conditions que dans l'étude on fait.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2575 Puis comment ça se fait qu'on n'a pas de chiffre près du tronçon du côté est?

**M. BERNARD McCANN :**

2580 Ça, c'est dans les choix qu'on fait au départ, puis il n'y a pas rien de voulu là-dedans,

c'est qu'on a placé nos récepteurs à ces endroits-là dans le but, dans la zone blanche, on dit: «Un jour, elle va être habitée, elle va être développée», puis dans la zone agricole, ce n'est pas parce que c'est moins important, c'est tout aussi important, on a placé les récepteurs un petit peu plus loin.

2585

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Vous conviendrez avec moi que la zone agricole à l'est a plus de chance d'être cultivée ou continuée au niveau des pratiques agricoles qu'à l'ouest.

2590

**M. BERNARD McCANN :**

À l'ouest, on est dans la zone blanche.

2595

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Oui, c'est ça, donc l'autre côté.

2600

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Nantel...

**M. BERNARD McCANN :**

2605

À l'est, on est dans la zone agricole.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Excusez-moi, mais c'est parce que là...

2610

**LE PRÉSIDENT :**

Là, c'est plus qu'une sous-question, c'est quatre sous-questions.

2615

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Je m'excuse, monsieur le président. C'est parce qu'en plus, j'ai une deuxième question, mais je pense que je vais devoir revenir, je ne sais pas.

2620

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je pense que j'apprécierais, oui.



2625 Sauf que j'aurais peut-être une question pour madame Blanchette. Madame Blanchette, vous avez écrit une lettre au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le 1er juin 2005. Je ne sais pas si c'est vous ou c'est quelqu'un de votre ministère?

**Mme CHRISTINE BLANCHETTE :**

2630 C'est quelqu'un de mon bureau, oui. Ce n'est pas moi personnellement qui l'ai écrite.

**LE PRÉSIDENT :**

2635 C'est quelqu'un de votre bureau. Parce que je ne savais pas si c'était vous ou quelqu'un du bureau, mais peu importe.

2640 Dans laquelle lettre, il y avait une liste d'éléments qui étaient mentionnés et dont vous disiez que des renseignements supplémentaires devaient être apportés par le ministère des Transports afin de pouvoir estimer plus justement les risques à la santé. Plus précisément, ça portait sur le choix des modèles et scénarios prévus pour évaluer la qualité de l'air. Puis également, il y avait une mention de développer un plan de suivi notamment pour les oxydes d'azote, l'ozone et les hydrocarbures.

**Mme CHRISTINE BLANCHETTE :**

2645 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2650 Est-ce que vous pourriez élaborer un peu sur ces questions-là, s'il vous plaît.

**Mme CHRISTINE BLANCHETTE :**

Dans quelle mesure vous voulez que j'élabore? Pourquoi on a choisi ces...

2655 **LE PRÉSIDENT :**

En fait, c'est parce que votre lettre du 1er juin évidemment faisait suite à l'avis de recevabilité, n'est-ce pas, chez votre ministère?

2660 **Mme CHRISTINE BLANCHETTE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2665

Donc, il y a eu des demandes qui ont été faites par chez vous et j'aimerais comprendre les besoins. Est-ce que vous évaluez qu'il y a des risques à la santé et qu'il y a des mesures qui devraient être prises?

2670

**Mme CHRISTINE BLANCHETTE :**

2675

Si je comprends bien votre question, les risques à la santé sont faits en fonction de plusieurs polluants atmosphériques. Ceux-là, si j'exprime bien ce que mes collègues ont voulu dire, c'était que, en général, ces polluants-là sont les plus susceptibles de causer des problèmes à la santé. En fait, c'est ceux pour lesquels il y a plus d'études et qu'il y a un lien de cause à effet qui semble être plus évident pour ces polluants-là en particulier. Quoique les études épidémiologiques ont beaucoup de difficulté à faire un lien direct, elles tendent en ce moment à démontrer qu'il y aurait plus de problèmes à la santé reliés à ces polluants-là en particulier.

2680

Je ne sais pas si ça répond à votre question ou...

**LE PRÉSIDENT :**

2685

Pas tellement.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2690

Madame Blanchette, c'est parce que dans la lettre, on sous-entend qu'il manquerait de l'information selon votre ministère. Et c'est ça qu'on aimerait savoir, quels sont les éléments qui vous manquent par rapport à ce qui a déjà été soumis dans l'étude d'impact?

**Mme CHRISTINE BLANCHETTE :**

2695

Je pense que c'était au niveau des mesures de suivi dans les années à venir, est-ce qu'il y avait des programmes d'échantillonnage d'air qui avaient été prévus? Parce que dans l'étude d'impact, on ne les voit pas. Donc, on voulait s'assurer qu'en fonction du tronçon qui serait choisi, on voulait s'assurer que les niveaux de pollution ne seraient pas trop élevés pour que... en fait, on voulait voir, s'il y avait une augmentation importante des polluants, donc on voulait s'assurer que le ministère faisait un suivi là-dessus.

2700

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez eu des réponses du ministère à cette lettre-là?

2705 **Mme CHRISTINE BLANCHETTE :**

Pas que je sache.

2710 **LE PRÉSIDENT :**

«Pas que je sache». Bon, monsieur Fournier, je présume que vous avez reçu copie de la lettre que le ministère a fait parvenir au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à ce sujet-là. Qu'est-ce que vous pouvez nous en dire?

2715 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, je vais demander à monsieur McCann de vous répondre.

2720 **M. BERNARD McCANN :**

Je vais répondre honnêtement à la question. C'est qu'on n'a pas tout à fait répondu à la lettre comme telle, mais on a envoyé à quelqu'un, un représentant, l'étude de pollution de la qualité de l'air, l'étude sur la qualité de l'air qui renferme l'ensemble des éléments dont je vous ai discuté, les cartes de dispersion et tout ça.

2725 Évidemment, on n'a pas abordé la question du suivi de la pollution de l'air dans cette étude-là. C'est quelque chose qu'on pourrait élaborer en vue de suivre les niveaux de qualité de l'air dans ce secteur du projet pour les dix années, un peu comme on fait avec les suivis pour les niveaux sonores.

2730 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Monsieur Thomassin, au niveau de la recevabilité des documents qui vous ont été transmis par le ministère...

2735 **M. ÉRIC THOMASSIN :**

Oui, monsieur le président, je peux vous expliquer le contexte de la lettre qui a été déposée.

2740 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

2745 **M. ÉRIC THOMASSIN :**

Dans le cadre de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur

2750 l'environnement, nous, au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des  
Parcs, on consulte nos collègues de différents ministères. Donc, fin 2004, on a consulté  
différents ministères. Le ministère de la Santé et des Services sociaux pour différentes raisons n'a  
pas pu répondre rapidement à notre demande de consultation, ça a été fait un peu plus tard en  
juin.

2755 Il faut comprendre que quand on juge recevable une étude d'impact, c'est qu'on juge  
qu'on a assez de matériel pour aller devant le public et continuer à documenter un dossier. Donc,  
c'est dans ce sens-là qu'on a été quand même de l'avant pour ne pas insérer, donner des délais  
qui ne seraient pas valables. Donc, on a considéré qu'on pouvait quand même aller de l'avant.

2760 Et la lettre du ministère de la Santé et des Services sociaux a été transmise au MTQ. Il y a  
eu une étude qui a été transmise au ministère de la Santé. Donc, les discussions se poursuivent  
et je vous dirais même, je dirais la même chose que monsieur McCann, pour la question du suivi,  
ce sera quelque chose qui sera regardé dans la prochaine étape de l'analyse environnementale.

**LE PRÉSIDENT :**

2765 Parfait, merci, monsieur Thomassin.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2770 On n'a quand même pas répondu à ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

2775 Dans quel sens? Ce que vous voulez avoir, c'est la dispersion?

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2780 Oui. On m'a présenté les normes au niveau des particules, tout ça, mais ma question  
était sur combien de mètres ça va avoir des répercussions sur les terres agricoles qui sont situées  
à l'est du tronçon Jean-Leman.

**LE PRÉSIDENT :**

2785 La question est très claire, monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur McCann.

**M. BERNARD McCANN :**

2790

Juste un seconde. Je m'excuse parce que...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2795

Monsieur le président, je dois dire qu'on doit manipuler des gros fichiers, d'où le temps nécessaire pour les changer.

**LE PRÉSIDENT :**

2800

Est-ce que le fichier est absolument nécessaire ou vous pouvez nous dire ça par coeur?

**M. BERNARD McCANN :**

2805

Non. Il n'est peut-être pas nécessaire, mais il est intéressant, parce que, bon, on confirme avec ce fichier-là que sur l'ensemble de l'année, les vents dominants sont soit de l'ouest vers l'est ou du sud-ouest vers le nord-ouest. Donc, les petits bâtonnets les plus importants sont plus longs et plus épais.

2810

Et donc, si on revient à l'autre acétate, l'acétate précédente, c'est tout simplement pour dire que c'est évident que le vent, il va pousser plus vers du côté est ou du côté nord-est, un peu dans cette direction. Donc, par là ou par là. Mais évidemment, les concentrations, vous les avez eues tantôt, ce n'est pas des choses énormes. Puis quand c'est mélangé, quand ça retourne dans l'atmosphère, tout ça, la nature de la pollution créée par la venue de cette infrastructure-là n'aura pas, selon l'étude de qualité de l'air, de conséquence sur les activités agricoles alentour ou sur le milieu environnant comme tel. Les impacts sont quand même légers.

2815

**LE PRÉSIDENT :**

2820

Monsieur McCann, êtes-vous en mesure de nous dire combien de mètres? C'est la question de monsieur Nantel. C'est juste ça.

**M. BERNARD McCANN :**

2825

Ça dépend de plusieurs facteurs, des vents, tout ça, et donc c'est dispersé sur une grande superficie. Je ne peux pas vous dire exactement le nombre de mètres comme tels, mais ça dépend de plusieurs facteurs. C'est ça que je ne suis pas capable de vous répondre là-dessus.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2830

Est-ce qu'on pourrait éventuellement avoir plus de précision à ce niveau-là?

**M. BERNARD McCANN :**

Ce serait difficile à cause justement de la nature de la question comme telle.

2835 **LE PRÉSIDENT :**

Mais quand vous échantillonnez, de toute façon, ça vous permet quand même de recueillir des informations.

2840 **M. BERNARD McCANN :**

Dans le suivi, on pourra tenir compte de ça.

2845 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous avez des échantillons qui ont été pris à, je ne sais pas, 150 mètres, c'est que ça se rend jusqu'à 150 mètres.

2850 **M. BERNARD McCANN :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2855 C'est juste la réponse qu'on voulait avoir.

**M. BERNARD McCANN :**

D'accord.

2860

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

2865 C'est-à-dire jusqu'où ça... les premiers relevés proches, c'est sûr qu'il y a une forte concentration. Mais à date, ces temps-là, il n'y a rien là, il n'y a aucun... bien, l'autoroute 15 qui est quand même assez loin. Mais je veux dire, là avec le tronçon Jean-Leman, c'est un dédoublement, un dédoublement de polluants atmosphériques avec la 15, le tronçon Jean-Leman, tout ça.

2870 Ça fait que les relevés, là, à partir de quelle distance ça commence à descendre? C'est ça que je veux savoir, parce que ça a une importance, ça. Je veux dire, la fragilisation des terres qui sont aux abords de l'autoroute, c'est très important.

**LE PRÉSIDENT :**

2875 Je vais demander au ministère s'ils sont en mesure de répondre et c'est votre dernière question évidemment.

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2880

Monsieur le président, on va voir ce qu'on peut trouver là-dessus. Cependant, comme on l'a vu dans les diagrammes, les concentrations prévisibles autour du tronçon Jean-Leman sont tellement en bas des normes que ça ne nous semblait pas particulièrement pertinent d'aller aussi loin que ça. Mais on va quand même voir avec notre consultant si on peut faire quelque chose.

2885

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je vous remercie, monsieur Fournier.

Madame Sylvie Bourassa, s'il vous plaît. Oui, madame Dupont.

2890

**Mme MARIE DUPONT :**

Je voudrais simplement apporter un point de précision. La partie dont on parle pour la question des... je vais appeler ça des dépôts de poussières, mais je n'ai pas le bon terme, elle est actuellement boisée et en friche.

2895

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

2900

Bonjour, madame Bourassa.

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

2905

Rebonjour. J'ai une question qui fait suite à ce qu'on a entendu de monsieur Brouillette tout à l'heure sur la description de la qualité des sols des terres agricoles qui sont impliquées pour les différents tracés.

2910

D'abord, est-ce qu'on pourrait remettre le tableau qui montre les quatre tracés possibles avec les impacts des uns et des autres? On voit qu'il y en a un qui a un impact, de mémoire, autour de 40 hectares, je crois le tracé recommandé par le ministère. Et le tracé le plus «coûteux», c'est à peu près 100 hectares. Donc, c'est quand même assez important comme différence.

Moi, j'aimerais ça qu'on nous explique, parce qu'on parle... monsieur Brouillette nous a

2915 bien expliqué tantôt que la classification des sols, ça ne tient pas compte de la proximité des  
marchés. Et on ne fait pas état quand on parle de ça, on parle de la – si je comprends bien, puis  
on me corrigera – on parle de la capacité des sols à produire une production agricole quelconque  
quand on leur donne une classification, mais on ne parle pas de la valeur économique de ces  
2920 terres-là en termes de production. C'est-à-dire ce qu'elles produisent annuellement, ça rapporte  
combien, ça représente combien, ça, en dollars dans le PIB du Québec.

Moi, je veux savoir si on l'a calculé pour les terres, dans chacun des quatre tracés, les  
terres qui vont être directement affectées et qui vont être menacées, ça représente quoi en termes  
de valeur économique, ça, de production agricole.

2925

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

2930

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, je demanderais à Daniel Labbé de nous faire une réponse là-  
dessus. Cependant, il faut être conscient que le principe qu'on a, la *Loi sur la protection des*  
*terres agricoles*, c'est des superficies qu'on a à protéger au départ.

2935

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Labbé.

2940

**M. DANIEL LABBÉ :**

La question est bien précise mais difficile à répondre, en ce sens que des sols comme ça,  
un sol de classe 2, c'est des sols qui, par définition, peuvent convenir à une vaste gamme de  
cultures. Tant et si bien qu'il faudrait arrêter la culture. Est-ce que c'est de la grande culture? Est-  
2945 ce que c'est des cultures qui sont plus spécialisées? Et c'est quand dans le temps?

Il y a un exercice qui pourrait être possible, mais très général, qu'il pourrait être possible  
de faire pour déterminer une valeur économique à la terre, mais je n'ai pas la réponse précise.

2950

**LE PRÉSIDENT :**

En fait, évidemment, le résultat net monétairement dépend effectivement de la culture.

**M. DANIEL LABBÉ :**

2955

Absolument.



**LE PRÉSIDENT :**

2960 Si c'est une culture céréalière, ça peut donner tel montant à l'hectare, et si c'est une culture spécialisée, ça peut donner un autre montant effectivement.

Sur l'ensemble ici des terres qui ont été là on sait quel type... monsieur Brouillette, savez-vous quel type de cultures sont sur ces terres?

2965 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

2970 Anciennement, en tout cas, la terre... il y a une partie qui est encore cultivée, il y a une partie qui a été retirée parce qu'elle était entre les mains d'un spéculateur. Le producteur agricole la louait depuis une quinzaine d'années. En 2000, ça a arrêté. Si on regarde les orthophotos, vous voyez qu'elle était en culture en 2000. Maintenant, elle est en friche herbacée qu'on appelle, je suis allé la marcher.

2975 Pour répondre à votre question, c'est de la grande culture qu'il y a dans cette région-là. Monsieur Lamoureux et sur l'autre côté du rang Saint-André, ils ont du soya, du maïs-grain. Puis anciennement, probablement sur la portion de, je dirais, nord de Saint-André, ça devait probablement être du soya ou du maïs. Je dis ça sous toute réserve.

**LE PRÉSIDENT :**

2980 Donc, ce type de culture, là ça vous donne une bonne idée du type de culture. Donc, à ce moment-là, est-ce que vous êtes en mesure d'évaluer combien ça peut représenter en termes de revenu à l'hectare?

**M. DANIEL LABBÉ :**

2985 Écoutez, prenons une culture sur ce type de sol là, une culture de maïs qui pourrait avoir un rendement de 10 tonnes à l'hectare, stabilisé environ 175 \$ la tonne, ça nous donne un 1 700 \$, 1 800 \$ l'hectare.

2990 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Madame Bourassa?

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

2995 J'ai pris note de tout ça, mais je crois peut-être, je vais le vérifier, mais il me semble avoir vu dans un des deux avis que la Commission de protection du territoire agricole a produits dans le cas de la 30 sud une évaluation de la valeur économique des terres qui étaient touchées

3000 par le projet de parachèvement dans son ensemble. Ça fait qu'il faudrait peut-être considérer que  
ça va s'ajouter, étant donné que les deux sont interreliés. Ce n'est quand même pas négligeable  
en dollars, ça là. Ce n'est pas des petits montants.

3005 L'autre question que j'avais, si vous me permettez, monsieur Lafond, ça concerne le plan  
stratégique de la Ville de Candiac. Quand on parlait de la... je ne me rappelle pas, j'aimerais  
qu'on me le redise, la gare de l'AMT qui est projetée, où se trouvera-t-elle et est-ce qu'elle est...

3010 Parce qu'il me semble avoir entendu, à moins que je me trompe, hier, qu'il y avait une  
proposition, en tout cas il y avait une hypothèse selon laquelle on la déplaçait en zone verte pour  
accommoder un autre projet commercial. Moi, je voudrais qu'on me précise ça. Elle va être où la  
gare de l'AMT, exactement, en regard du cinéma entre autres?

**LE PRÉSIDENT :**

3015 Madame Dupont.

**Mme MARIE DUPONT :**

3020 En fait, le déplacement de la gare sur un site permanent n'est pas dû au fait du studio de  
cinéma ou du développement commercial, il est tout simplement relié à la présence de l'autoroute,  
pour être plus proche de l'autoroute et donc plus accessible.

**LE PRÉSIDENT :**

3025 Mais est-ce que dans votre planification, le déplacement, est-ce qu'il se trouve en zone  
agricole ou en zone blanche. C'est ça que madame Bourassa voulait savoir.

**Mme MARIE DUPONT :**

3030 Oui, le territoire en question se trouve à l'intérieur des limites de la zone agricole.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Dupont.

Merci, madame Bourassa.

3035

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

3040 Bien, c'était une juste une question de compréhension. C'est que là, on parle de  
l'emplacement de la gare dans l'hypothèse où il y a une autoroute. Mais là, actuellement,  
mettons qu'il n'y a pas d'autoroute, elle serait située où la gare?

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Dupont.

3045 **Mme MARIE DUPONT :**

3050 En fait, l'intérêt de la gare est venu avec le positionnement de l'autoroute 30. Parce qu'avant ça, il n'y avait pas de gare et il n'en était pas question. Donc, l'intérêt de l'AMT à se localiser dans ce secteur-là, que ce soit dans la zone blanche sur un site temporaire ou en zone verte sur un site permanent, c'est relié directement à la présence de l'autoroute 30.

**LE PRÉSIDENT :**

3055 Merci, madame Dupont. Merci, madame Bourassa.

Madame Dupont, vous avez votre expert en géomatique, je pense? En tout cas, on se comprend. Regardez, des fois, c'est juste un petit mot qui laisse supposer d'autre chose.

3060 **Mme MARIE DUPONT :**

Oui, effectivement, on a utilisé les services d'un expert pour examiner de très près toute la caractérisation de la partie agricole qu'on touchait par l'enclavement de notre tracé. Donc, j'inviterais monsieur Pierre Benoît à présenter brièvement ses différentes conclusions.

3065 **LE PRÉSIDENT :**

Dix minutes, monsieur Benoît. C'est ça que vous êtes entendu avec madame Dupont? Parfait, on vous écoute.

3070 **M. PIERRE BENOÎT :**

Peut-être avant de commencer, on a besoin de faire installer un plan sur le système.

**LE PRÉSIDENT :**

3075 Oui.

**M. PIERRE BENOÎT :**

3080 Alors, monsieur le président, mon nom est Pierre Benoît, je suis ingénieur agronome et je suis de la firme F. Bernard expert-conseil, qui est une firme d'ingénieurs et d'agronomes située à Saint-Hyacinthe.

3085 On est une firme qui travaillons dans toutes les questions agricoles, de drainage agricole, fertilisation des terres agricoles et aussi aménagement du territoire agricole depuis le début des années 80.

3090 Alors, le mandat que j'ai reçu de la Ville de Candiac était d'évaluer l'impact sur l'agriculture de trois tracés, c'est-à-dire les deux tracés du ministère des Transports et le tracé qu'on appelle, dans le fond, Jean-Leman/Roussillon, qui est celui préféré par la Ville de Candiac.

3095 Or, la méthodologie que j'ai suivie dans cette étude-là, c'est tout simplement d'abord consultation des différentes cartes pédologiques potentielles des sols, consultation des photos aériennes, visite du secteur, on a marché l'ensemble du secteur, ainsi que le voisinage immédiat pour se donner une idée de pas seulement du secteur, mais comment il s'insère dans le milieu agricole, et aussi on a rencontré l'agriculteur qui est directement concerné par une partie des terrains.

3100 Or, les constatations qu'on a faites... si vous me permettez, je pense que je vais aller au tableau, ce serait peut-être le plus rapide.

**LE PRÉSIDENT :**

Pas de problème, allez-y.

3105 **M. PIERRE BENOÎT :**

3110 Alors, tout d'abord, la principale constatation qu'on a faite dès le début du mandat, c'est que pour bien analyser ce territoire-là, il faut le diviser en trois entités différentes, qui sont assez différentes une de l'autre.

Alors, la première entité, c'est ce qu'on a appelé la partie nord. Donc, c'est tout ce qui est au nord du rang Saint-André ici, donc c'est ce secteur-ci.

3115 Deuxième entité, c'est ce qu'on a appelé la partie centrale, alors c'est ce qui est compris entre le rang Saint-André, la voie ferrée, la zone blanche, et qui est coupée par un embranchement du ruisseau Saint-André.

Et finalement la troisième entité, c'est ce qu'on a appelé la partie sud, donc ce qui est à partir de la voie ferrée en allant au sud jusqu'au boulevard Monette jusqu'à l'autoroute 15.

3120 Alors quand on examine ces trois entités-là, si on commence par la partie nord, il est bien important de regarder, et c'est ce qu'on a en rouge sur le plan – tout ce qui est en rouge, c'est actuellement la zone non agricole, la zone blanche, même si c'est en rouge là – alors vous

3125 voyez que la partie nord, c'est un secteur qui est déjà enclavé sur quatre faces par des éléments. Trois de ces faces, c'est la zone blanche. Donc, du côté ouest, du côté nord et du côté est, c'est la zone blanche. Et quatrième de ces faces, c'est le rang Saint-André.

3130 Et on a tracé, ici, selon la carte pédologique du comté de LaPrairie, dans ce secteur ici, on a une zone qu'on appelle «zone de ravin» qui est tracée sur la carte pédologique tel que l'on a indiqué ici. Alors, ce sont des endroits... parce que le ruisseau Saint-André qui est ici, on a un embranchement du ruisseau Saint-André qui est là et, à l'approche de ce ruisseau-là, il y a des escarpements, la pente change, les sols sont ondulés. Donc, c'est des sols qui sont problématiques.

3135 En fait, cette quatrième enclave-là vient séparer ce secteur-là du milieu agricole qu'on retrouve ici. Et ces enclaves-là, elles ont ceci d'important, c'est que ce sont des enclaves qui sont en fort développement. En fait, je veux dire les limitations.

3140 Alors, vous avez d'abord, dans la partie nord ici, un développement qui vient de se faire. Vous avez ici, de ce côté ici, un développement qui se complète aussi. Vous avez ailleurs, ici, à Saint-Philippe, un autre développement qui se complète. Et vous avez aussi dans ce secteur-là... ce qu'il faut bien comprendre, c'est que dans les assez récentes années, je dirais les dix dernières années, en plus de ces développements-là, on a eu besoin de ce secteur-là de la partie nord à trois reprises pour réaliser des projets à caractère collectif pour l'ensemble de la population.

3145 Donc, une première fois, l'autoroute 30 qu'on a installée ici; par la suite l'échangeur Jean-Leman qui est venu prendre une partie du territoire; et maintenant, dans un horizon d'une dizaine d'années, un troisième besoin de ce territoire-là pour un outil collectif aussi, qui est l'autoroute 30 qui passerait dans un corridor à l'intérieur de ça.

3155 Quand on regarde ça comme expert, on ne peut pas faire autrement que de constater que la partie nord, la partie ici, est une partie qui est déjà enclavée à l'heure actuelle. Cette partie-là, en raison du fort développement, et aussi si on la regarde bien comme il faut, la zone blanche qui est ici, elle se continue par la suite le long de l'autoroute 30. Et ce qu'on est à même de constater, c'est que cette partie nord là, en fait, c'est une enclave agricole qui vient s'insérer dans la partie blanche. C'est particulier. D'habitude, c'est le contraire qu'on a. Alors, vous avez une partie blanche, vous avez des enclaves blanches qui viennent en zone agricole; là, c'est un peu le contraire.

3160 Alors, de ceci d'écoule qu'il y a un contexte de développement qui est important, qu'on ne peut pas nier. Maintenant, on a été sur le terrain pour voir un peu plus de quoi il en retourne de ce terrain-là. Et ce qu'on constate, on l'a mentionné tantôt, ce sont des sols de classe 2, argileux. Donc, ce sont des sols qui ont une contrainte naturelle de drainage, drainage interne déficient. Et  
3165 lorsqu'on va sur place, ce qu'on constate, c'est que ce sont des sols qui n'ont pas

été améliorés depuis les années 50 ou 60. Alors, ce sont des sols qui sont arrêtés à ce niveau-là d'amélioration. Alors qu'en général au Québec, les sols se sont améliorés pendant 40 ans par la suite, ceux-là n'ont pas été améliorés.

3170 Ce qu'on remarque, c'est un réseau de petits fossés de 1 à 2 pieds de profondeur, fossés qui sont de façon générale vers le nord, parce que l'écoulement est vers le nord, mais entrecoupés de nombreuses rigoles qui essaient de diriger l'eau. Et ce petit réseau-là se jette dans un fossé qui est le long du rang Saint-Joseph avec un exutoire, qui est un ponceau, qui est loin d'être assez profond, à peu près de 3 pieds de profondeur, et loin d'avoir la capacité qu'il faut  
3175 aussi pour évacuer l'eau de ce secteur-là. Ça, c'est pour une partie. L'autre partie se jette le long de l'autoroute, des ponceaux aussi qui ne sont pas assez profonds, et on s'en va beaucoup plus loin et on traverse l'autoroute, aussi pas assez profonds.

3180 Alors, il y a une problématique sérieuse de drainage interne des sols et il y a une problématique très sérieuse pour solutionner ces problèmes-là. Parce que dans des situations normales, on peut drainer, on peut niveler, on peut faire des fossés de surface. Mais là, on a une problématique particulière.

3185 Alors, nous, à la lumière de tout ça, la conclusion qu'on a quand on analyse ce secteur-là, c'est que ça nous apparaît être un secteur agricole qui est actuellement en friche, mis à part le secteur ici de 10 hectares, en fait de 8 hectares qui est en culture, mais il souffre exactement des mêmes contraintes, fossés pas assez profonds, petites rigoles qu'on est obligé de faire, donc très grande problématique d'aménagement.

3190 Donc, la conclusion, c'est que c'est des sols qui, dans leur contexte actuel, n'ont pas de possibilité réelle, je dis bien de possibilité réelle d'être mis en agriculture dans le futur. Alors, quand on parle de potentiel de ces sols-là, il faut comprendre que c'est un potentiel théorique. Quand on parle de possibilité, c'est une possibilité théorique. En réalité, pour nous, la partie nord n'a pas de possibilité réelle d'être mise en agriculture, et c'est là la constatation peut-être la plus  
3195 importante de laquelle va découler plusieurs éléments par la suite.

3200 Donc, quand on parle d'impact d'enclavement, ces choses-là, il ne faut pas oublier qu'il y a une partie importante de ces enclavements-là qui sont théoriques, parce que, de toute façon, la possibilité réelle n'est pas là. Ça, c'est pour la partie nord.

La partie centrale, triangulaire, limitée par la zone blanche aussi, un embranchement du ruisseau Saint-André qui la coupe en son centre. On ne peut pas le déplacer cet embranchement-là parce qu'il est à un endroit naturellement bas, une partie d'à peu près 8 hectares ici, à peu près 15 hectares là. Donc, ce n'est pas très grand.

3205 Donc, nous, on constate que c'est une zone de transition. Entre la partie ici, on pense qu'il n'y a pas de possibilité réelle en agriculture, et transition avec la partie d'en bas où, là, la véritable zone homogène agricole de ce secteur-là, c'est la partie sud.

3210 Cette partie sud là, c'est une grande zone. Il y a à peu près 400 hectares en culture, au sud de la voie ferrée jusqu'au boulevard Monette et jusqu'à l'autoroute 15. C'est cultivé en grande partie presque en totalité par la même famille, qui, cette famille-là, cultive cette entité-là, mais cultive aussi à peu près 1 000 hectares dans la région de Saint-Philippe en grande culture, donc maïs et soya surtout.

3215 Alors, si on étudiait maintenant les différents tracés, alors on en a déjà parlé beaucoup, le tracé alternatif du ministère des Transports, le tracé de référence et le tracé Jean-Leman/Roussillon.

**LE PRÉSIDENT :**

3220

Monsieur Benoît, arrêtez-vous seulement qu'au tracé retenu et au tracé de la MRC. Celui de référence, de toute façon, le ministère des Transports n'en tient plus compte.

**M. PIERRE BENOÎT :**

3225

Oui, d'accord. On a un autre plan. Alors, si on prend le tracé Jean-Leman/Roussillon et si on analyse son impact sur l'agriculture dans la partie nord, et son impact sur l'agriculture, on l'a évalué en fonction, en fait, de tous les critères prévus à la *Loi sur la protection du territoire agricole*.

3230

Il y a dix critères qui sont prévus à l'article 62 de cette loi-là. Huit de ces dix critères-là concernent directement l'agriculture. Alors, c'est l'impact sur le potentiel agricole, l'impact sur les possibilités d'utilisation agricole du lot lui-même, l'impact sur les possibilités d'utilisation agricole du voisinage. Ensuite...

3235

**LE PRÉSIDENT :**

De toute façon, regardez, monsieur Benoît, je suis certain que vous avez ça dans votre étude.

3240

**M. PIERRE BENOÎT :**

Oui.

3245

**LE PRÉSIDENT :**

Et je vais vous demander à la fin de déposer votre étude. Donc, vous pouvez accélérer et vous en tenir à votre dix minutes.

3250 **M. PIERRE BENOÎT :**

Je termine juste pour nommer les différents impacts. L'impact sur les contraintes en matière d'environnement, notamment pour les établissements de production animale, la disponibilité d'autres emplacements de nature à réduire les impacts sur l'agriculture, l'homogénéité de la communauté ou de l'exploitation agricole, l'effet sur la préservation des ressources sol et eau dans la municipalité, et puis finalement l'impact sur la taille des propriétés foncières pour qu'elles soient assez grandes pour pratiquer l'agriculture.

3260 Quand on analyse ces huit éléments-là, pour le tracé nord, on arrive à la conclusion, qui découle du peu de possibilité agricole réelle de la partie nord, que l'impact est faible pour tous les huit critères analysés, et ce, pour tous les trois tracés. Alors, qu'on soit plus proche ici, qu'on soit ici, l'impact, à notre avis, est le même, pour la simple et bonne raison que la longueur utilisée est à peu près toujours la même et il y a de l'enclavement du côté ouest mais aussi du côté est.

3265 Alors, si on est ici, on a une superficie enclavée à l'est et une superficie enclavée à l'ouest. Mais si on est à côté, on a une superficie enclavée à l'ouest et on a une autre superficie enclavée. On fait juste déplacer les choses. Alors, on est d'avis que l'impact est le même pour les trois tracés pour la partie nord et que cet impact-là est faible dans la vraie vie, selon les possibilités agricoles réelles.

3270 Maintenant, en ce qui concerne la partie centrale – et, à notre avis, le véritable enjeu, c'est dans la partie centrale et dans la partie sud – alors dans la partie centrale, le tracé Jean-Leman/Roussillon a l'avantage de passer assez près de l'embranchement du ruisseau qui est là, qui constitue déjà une cassure dans le champ. Donc, on ne crée pas de cassure additionnelle. Alors que le tracé de référence est passé en plus proche, il enclave moins de ce côté ici. Donc, il y aura une petite différence d'impact à l'avantage du tracé du ministère des Transports, mais je vais vous mentionner tantôt quelle est l'envergure de cet avantage-là.

3280 Finalement, dans la partie sud, le tracé qu'on retient par rapport à celui de référence, a comme effet de pousser dans à peu près 200 mètres vers la zone agricole un usage non agricole qui est l'autoroute. Donc, évidemment, il y a un petit peu plus d'impact, parce qu'il enclave un petit peu plus et il repousse un petit peu plus loin. Mais ce n'est pas comme si on faisait une avancée marquée d'une nouvelle activité en zone agricole. On repousse une limite. Il y a déjà une limite qui est ici. On la repousse un petit peu plus loin dans le cas du tracé Jean-Leman/Roussillon. Donc, l'impact est nécessairement un petit peu plus élevé, mais je vais vous résumer tantôt l'envergure de l'impact.

3290 Donc, quand on fait cette analyse-là en détail, ce qu'on arrive comme conclusion, c'est que le tracé Jean-Leman/Roussillon, par rapport au tracé de référence, a comme effet global d'isoler du côté ouest 25 hectares de plus que le tracé alternatif du ministère des Transports.



Donc, l'impact se résume à ça, plus, compte tenu de la longueur totale dans cette partie ici, on utilise pour l'emprise de l'assiette de l'autoroute elle-même 4 hectares de plus. Donc, si on voulait comptabiliser, c'est 4 hectares pour l'emprise plus 25 hectares d'enclavement additionnel.

3295

Ce qui fait qu'on arrive aux 25 hectares. Il y a une chose que je n'ai pas mentionnée tantôt, il y a un secteur ici qui est actuellement en zone blanche, qui n'est pas requise et qui serait retournée à l'agriculture. Ça fait partie des mesures d'atténuation. Donc, c'est ce qui vient faire le total du 25. On aura les chiffres dans ce qui sera déposé.

3300

Donc, si on veut résumer, l'impact, c'est ça, c'est 25 hectares plus 4 hectares. Est-ce qu'on peut les atténuer ces impacts-là? Nous, on pense que oui. Il y en a déjà une première mesure qui est ici, une mesure d'atténuation. Il y a une deuxième mesure, à notre avis, qui...

3305

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Excusez-moi juste une seconde. Le 25 hectares, c'est après atténuation ou avant? Est-ce que le 25, c'est le bilan final?

3310

**M. PIERRE BENOÎT :**

C'est le bilan final une fois qu'on a enlevé ça, une fois qu'on a soustrait ça.

3315

Il y a une deuxième mesure d'atténuation qui, à notre avis, est extrêmement importante. J'ai oublié de le mentionner tantôt, le tracé du ministère des Transports prévoit couper le rang Saint-André, prévoit mettre une voie de service d'un côté; le tracé de Jean-Leman/Roussillon prévoit plutôt le maintien, la continuité du rang Saint-André.

3320

Pour nous, ça apparaît extrêmement important. Dans cette zone agricole là qu'on cultive ici, c'est de la grande culture, maïs, soya. Beaucoup d'agriculteurs nous le disent, beaucoup de gens le savent, ça devient des cultures qui sont très, très, très difficiles à faire dans le contexte économique actuel, où les prix sont très bas.

3325

Pour donner un exemple, quand j'ai fini mes études en 78, le maïs se vendait 180 \$-200 \$ la tonne. Maintenant, le maïs se vend 100 \$ la tonne. Et c'est une tendance lourde, ce n'est pas près de changer à cause de tout ce qui se produit.

3330

Donc, les agriculteurs qui sont ici, qui font de la grande culture, doivent chercher un peu comme toute industrie des façons d'améliorer leurs choses. Et une des façons d'améliorer et d'augmenter, à notre avis, les possibilités d'utilisation agricole, les possibilités d'activités agricoles, quelque chose qui est très intéressant quand on est à proximité d'un milieu urbain comme celui-ci, c'est de faire de la culture de produits qu'on peut vendre directement aux consommateurs.

3335 Et à ce moment-là, le lien routier est essentiel. Il y a un fort lot de consommateurs qui vont être ici, dans ce secteur-là, il y en a beaucoup qui viennent aussi à la gare intermodale, il y aura beaucoup d'activités. Il est facile, une fois que les gens sont rendus là, de les amener à un kiosque à la ferme où on peut vendre des produits et ça permet...

3340 Je donnais un exemple tantôt: il fait 1 000 hectares. Il y a deux ou trois familles qui en vivent, mais une ferme de grande culture, actuellement, c'est souvent de l'ordre de 300 hectares pour qu'une famille puisse en vivre. Si vous faites de la culture que vous pouvez vendre directement aux consommateurs, c'est beaucoup plus petit que ça, ça crée beaucoup plus d'emplois. Donc, ça permet de valoriser la zone agricole.

3345 Mais les gens qui vont consommer comme ça, il faut que ça soit proche. C'est exactement l'exemple de l'agriculture de Ville de Laval, où vous avez beaucoup de petites fermes qui font de la culture maraîchère. Les gens, en retournant chez eux le soir arrêtent au kiosque, achètent quelque chose pour le souper. Le midi, c'est pareil. Il ne faut pas que les gens soient obligés de faire 7, 8 kilomètres pour aller, ils n'iront pas. Il faut que ce soit proche. Donc, les gens viennent déjà ici. Ça prend le lien.

3350 Donc, cette mesure-là est une mesure d'atténuation très importante, qui permettrait de développer. Et d'ailleurs, les agriculteurs qui sont là ont un projet en ce sens-là, qui serait peut-être même en partie réalisé de ce côté-là dans la partie enclavée, parce que la partie enclavée, on peut la cultiver aussi et d'autre part aussi. Donc, ça, c'est une première mesure.

3360 Il y a aussi une deuxième mesure qu'on peut mettre en application. On parle de la terre arable. La terre arable, c'est le premier pied de sol. Dans un projet comme celui-là et ça pourrait être étendu à d'autres projets en zone blanche, on pourrait récupérer ces terres arables là, un pied, le premier pied qui comporte plus de matière organique, et la partie dont on n'a pas besoin pour construire le projet, c'est-à-dire pour refaire les gazons autour du projet, ces parties-là pourraient être conservées et pourraient servir, par le biais d'entente avec la MRC, pour aller restaurer des sites dégradés en milieu agricole.

3365 Il y en a dans la région, dans la MRC. Les gens connaissent les sablières de Mercier, qui ont été dégradées, qui ont été exploitées dans le passé sans mesures de restauration. C'est des terres qui pourraient servir à ça. Donc, on pourrait récupérer ces terres-là pour améliorer ailleurs en zone agricole.

3370 Alors, écoutez, peut-être aussi juste au niveau de la récupérabilité de cette partie ici pour l'agriculture, il faut être conscient, parce que cette partie ici, si on enlève toute autoroute là, puis il n'y en a pas du tout qui passe, il y a 90 hectares en friche, à peu près 10 hectares en culture, grosso modo 100 hectares, pour vouloir remettre ça en agriculture, il faudrait investir au bas mot de l'ordre de 500 000 \$ en drainage, en nivellement, en préparation de fossés et tout ce que ça demande. Donc, ça serait les coûts au bas mot.

3375

Et ça, je ne parle pas de la solution des problèmes de sortie qu'il y a vers Saint-Philippe, qui n'est pas adéquat, ce serait en plus, sortie le long de l'autoroute qui n'est pas adéquate non plus, ce serait en plus, bien certain que comme...

3380 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Benoît, est-ce que vous pouvez activer? Ça fait déjà 20 minutes et j'avais permis 10 minutes. Alors, on a doublé le temps.

3385 **M. PIERRE BENOÎT :**

Peut-être juste conclure là-dessus. C'est qu'à ce moment-là, comme expert, dans le contexte où c'est situé, je ne pourrais pas recommander à un agriculteur d'investir ces coûts-là pour améliorer ces terres-là dans le contexte où elles se situent. C'est pour ça qu'on arrive à...

3390

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être une question, monsieur. Tantôt, j'ai posé la même question, juste pour voir avec vous.

3395

Dans le projet du ministère, quand on parle d'isolement, de la superficie d'isolement, on parlait, je pense, d'autour de 16 hectares totalement, sans considérer le nord, le sud, mais le mettre dans l'ensemble, donc 16 hectares isolés, en plus donc la perte dans l'emprise.

3400

Dans le projet de la Ville de Candiac, on parle d'un total de 85 hectares qui seraient isolés. Donc, sur un total de 113 en incluant l'emprise, à peu près. Je donne des chiffres approximatifs.

3405

Quand on isole 16 hectares, par exemple, par rapport à isoler 85 hectares, est-ce que d'isoler 16 hectares, ça empêche toute possibilité de développement agricole versus 85?

3410

Par exemple, supposons qu'on ferait un lien entre la zone isolée, si on devait le faire, est-ce que ça permettrait dans 85 hectares de pouvoir le mettre en culture versus de raccorder un 16 hectares, par exemple. Je ne sais pas si vous voyez un peu le sens de ma question?

**M. PIERRE BENOÎT :**

3415

Bien, c'est sûr que des terres enclavées, il n'y a rien qui empêche de les cultiver. On peut les cultiver, puis si...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce qu'il y a une superficie, par exemple, minimale?

**M. PIERRE BENOÎT :**

3420

Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3425

Non?

**M. PIERRE BENOÎT :**

3430

16 hectares, c'est quand même une superficie appréciable. Écoutez, vous avez ici 15 hectares. Donc, c'est quand même appréciable. C'est possible de les cultiver quand elles sont enclavées. Il s'agit de prévoir les liens, mais il s'agit évidemment aussi de prévoir toutes les questions de drainage pour que le drainage s'assure. Mais ça, on assume qu'on va le prévoir. Donc, c'est possible. C'est possible de les cultiver.

3435

Évidemment, c'est ce qu'on disait plus tôt, que d'autres disaient plus tôt, c'est une question de est-ce que ça vaut la peine? Si on a besoin de les améliorer et dépenser beaucoup d'argent pour les cultiver, c'est sûr que ça vaut moins la peine. S'ils sont déjà prêts à cultiver, bien, ça vaut plus la peine. Et puis ça dépend ce qu'on veut faire dessus aussi. Si on voulait faire des cultures qui demandent moins de grande machinerie, ce serait possible aussi.

3440

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Juste une petite question. Vous avez mentionné précédemment, je pense, que vous avez rencontré le propriétaire.

3445

**M. PIERRE BENOÎT :**

Oui.

3450

**LE PRÉSIDENT :**

Quelle a été la réaction du propriétaire face à cette possibilité de séparation de sa terre?

**M. PIERRE BENOÎT :**

3455

Il était d'accord avec cette possibilité de séparation là de sa terre. Ce qu'il voulait, c'était des mesures d'atténuation pour être en mesure de faire un projet qui s'adresse aux consommateurs. Donc, des accès. Donc, lui, il est d'accord avec ce projet-là.

3460

En fait, si je vous dis un peu sa réaction, il dit: «Écoutez, je n'étais pas d'accord avec l'autoroute 30 au sud au début, mais astheure qu'elle est là, je suis obligé de vivre avec. Puis

bon, bien, je vais m'organiser en conséquence.»

**LE PRÉSIDENT :**

3465

Merci, monsieur Benoît. On a fort apprécié votre exposé.

Maintenant, je vais aller voir monsieur Brouillette du MAPAQ, s'il vous plaît. Monsieur Brouillette, j'aimerais avoir votre réaction face à cette présentation-là de la part de monsieur Benoît.

3470

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Je ne voudrais pas vouloir faire un débat d'experts, dans un premier temps, je voudrais éviter ça. Je vais essayer de garder mes obligations de réserve. Par contre, il nous fait une preuve magistrale que partout où on a placé des tracés routiers, la Ville a bouffé la zone agricole. Il l'a fait parfaitement. Je ne peux pas le blâmer.

3475

Où j'ai un problème, c'est qu'il renverse les termes. Il dit que: «Une terre agricole a enclavé dans la zone». Ce n'est pas l'agriculture qui est allée enclaver la ville, c'est la ville qui s'est bâtie alentour de lui.

3480

**LE PRÉSIDENT :**

3485

Monsieur, ce n'est pas votre opinion...

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Ah! oui, excusez.

3490

**LE PRÉSIDENT :**

... je veux juste savoir ce que vous pensez de...

3495

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Ce que je pense, pour le ministère de l'Agriculture, on est en désaccord avec ce qui a été dit ici et on offre nos services de faire l'arpentage. Je vais donner un exemple.

3500

Le producteur... dans ce secteur-là, on a interrogé notre banque d'informations, il y a seulement que deux producteurs qui sont enregistrés au ministère de l'Agriculture. Ils sont des producteurs majeurs. Ce n'est pas des petits joueurs. Il l'a dit lui-même, celui qui est touché principalement, il a 1 000 hectares. Dans les 1 000 hectares, il exploite plus que 1 000 hectares.

3505 Le 450 hectares qu'il nous a parlé, ils viennent de l'acquérir récemment, il était boisé et  
en friche. Il l'a tout mis en culture, il l'a tout drainé. Donc, il a voulu se porter acquéreur de la  
partie nord, mais le promoteur n'a pas voulu lui vendre. Ça fait que là, on peut dire qu'on peut les  
mettre en culture ces terres-là. Ce n'est pas factuel, ce n'est pas une vision de l'esprit. Il y a des  
coûts inhérents à ça. Puis le monsieur, s'il a été capable d'investir sur 450 hectares, drainer,  
3510 changer les cours d'eau, le tracé des cours d'eau, il est capable de le mettre. Puis si ce n'est pas  
lui, ça va être un autre joueur majeur qui va intervenir dans le secteur.

Donc, si vous regardez, c'est un secteur dynamique. Regardez les terres qu'il nous a  
montrées dans la partie sud, tant qu'on va lui donner l'autorisation de faire de l'agriculture,  
l'agriculture va se pratiquer. Mais si on lui ferme la porte...

3515 Il y a un autre élément qu'il a soulevé, qui est majeur, puis quand j'ai parlé aussi à la  
personne du gouvernement fédéral, monsieur Lamontagne, Luc Lamontagne, qui est un des  
artisans de l'étude pédologique, il m'a mentionné que ces terres-là, lorsqu'elles ont été classées 2  
à l'époque, étaient dans une bonne structure. L'agriculture s'est développée rapidement. On a  
3520 augmenté les machines, on a fait de la culture sans rotation, mais sur maïs. Là, on introduit la  
rotation.

La structure toute seule s'est détériorée. C'est pour ça qu'il a été comme déclassé à  
niveau 3. Il y a juste un élément majeur qui est revenu la déclasser. Mais le fait qu'elle est en  
3525 friche depuis 4 ans ou 5 ans, parce que si on regarde les orthophotos de 2000, elle est en  
production cette terre-là et le locataire...

Vous savez, les locataires, je ne veux pas porter un jugement sur les locataires, mais on  
n'investit pas dans une propriété qui ne nous appartient pas. Puis ça, dans le monde agricole,  
3530 c'est su, c'est connu. Monsieur l'a louée pendant 15 ans. Au lieu d'aller travailler dans les  
branches, il a mentionné les branches d'arbres où les fossés normalement étaient faits, il a fait les  
fossés à côté. Donc, il a gardé les branches d'arbres parce qu'il voulait minimiser ses coûts, il  
était locataire. Mais s'il avait été propriétaire, je peux vous dire que ce serait des terres de haute  
qualité.

3535 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Brouillette.

3540 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Je m'excuse de mon enthousiasme.

3545 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Brouillette.

Je ne veux pas de réaction, vous comprenez, je ne veux pas... Bon, on a demandé l'opinion du MAPAQ. Je vais demander l'opinion tantôt du ministère. Là, je vais laisser la parole à madame Dupont. Un instant, madame Dupont.

3550

Mais ce que je veux vous dire, si vous avez des commentaires à apporter, évidemment ça nous fera plaisir de vous lire dans le mémoire que la Ville de Candiac présentera. Je présume que vous allez travailler de concert avec la Ville de Candiac à l'élaboration de leur mémoire. D'accord? Je vous remercie beaucoup.

3555

Oui, madame Dupont.

**Mme MARIE DUPONT :**

3560

Je vous remercie de nous avoir accordé du temps pour la présentation de monsieur Benoît. Et effectivement, tout le contenu de l'analyse et plus encore va être présenté dans le mémoire de la Ville.

**LE PRÉSIDENT :**

3565

Merci beaucoup, madame Dupont.

**Mme MARIE DUPONT :**

3570

Je pourrais juste apporter des précisions aux commentaires de monsieur Brouillette. C'était d'abord mon intervention.

**LE PRÉSIDENT :**

3575

Non. Vous pouvez les faire, mais encore là dans votre mémoire.

**Mme MARIE DUPONT :**

C'était des précisions, des compléments d'information.

3580

**LE PRÉSIDENT :**

Un complément, ça dépend ce que vous entendez par «complément».

3585

**Mme MARIE DUPONT :**

Ça ne sera pas long. Je dirais simplement que les gens qui sont concernés, les agriculteurs qui sont concernés par le tracé, que ce soit celui du ministère des Transports ou

3590 celui de la Ville, ont été mis à contribution dans l'exercice de planification. Ils sont venus présenter leur accord, compte tenu du fait qu'on doit faire avec une autoroute, peu importe le tracé dont on parle, et ils ont expressément exprimé leur point de vue.

3595 On parle d'un producteur, et monsieur Lamoureux et sa famille ont des idées vraiment très innovatrices en termes d'agriculture et on va les aider dans un objectif de développement d'activités économiques au même titre que les autres activités du territoire. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

3600 Merci, madame Dupont.  
Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3605 Monsieur le président, je suis perplexe. J'avais l'impression qu'on présentait le projet du ministère des Transports. On a eu droit à un long exposé sur lequel, moi, je vais devoir réagir, sur lequel mon expert va devoir réagir. Et pour réagir, on a besoin de temps, on a besoin de ces documents-là. La pratique de la consultation publique, c'est que les documents sont rendus publics avant.

3610 Je vous dirai à froid ce que j'en retiens. C'est qu'il y a un vocabulaire un peu tendancieux. Il faut faire une différence entre des terrains qui sont bornés, des terrains enclavés, des terrains isolés; ce n'est pas la même chose. On a parlé beaucoup du potentiel au niveau du drainage. Le drainage, ça ne s'apprécie pas à l'oeil. J'espère qu'il y a des études, des analyses de drainage. C'est des choses qu'on voudra voir. C'est extrêmement important au niveau de la conclusion.

3615 Par ailleurs, il y a la technique du «juste un petit peu plus». Moi, j'ai bien fonctionné avec des chiffres, des tableaux, des cartes. Nos experts vont devoir regarder ça, mais je suis mal à l'aise avec cette présentation-là, monsieur le président.

3620 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je vous remercie, monsieur Fournier, et on va attendre votre réaction par le biais de vos commentaires qui seront déposés sûrement.

3625 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3630 Monsieur le président, on va en discuter durant l'heure du souper, j'aimerais avoir de l'espace pour mon expert, le même dix minutes en début de soirée, et on verra après pour des commentaires plus élaborés quand on aura les documents qu'on pourra analyser en détail.



**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

3635 Madame Dupont, vous allez nous déposer rapidement cette étude-là qui a été réalisée par la firme dont monsieur Benoît fait partie?

**Mme MARIE DUPONT :**

3640 En fait, cette étude-là, elle a été faite suite à l'étude d'impact du ministère des Transports. Nous, on a eu lecture des documents du ministère des Transports dans son étude d'impact et, par rapport à ça, on a voulu, nous, pouvoir faire notre idée par rapport au sujet de l'agriculture. Donc, on est en train d'élaborer notre étude. Il n'y a pas de document officiel qui existe, on est en cours d'élaboration. On va présenter ces résultats-là. Notre intention, c'était de les présenter dans le cadre de notre mémoire. Mais on présumait que le ministère des Transports...

3645 En fait, le ministère des Transports a fait son étude aussi sur l'agriculture. Donc, nous, on voulait simplement faire notre propre idée avec nos propres experts et à la lumière de... je pense que c'est louable de la part de tout le monde de faire ses analyses.

3650 **LE PRÉSIDENT :**

3655 De toute façon, bon, vous venez d'entendre la réponse de madame Dupont. Effectivement, il y a les transcriptions qui sont là, lesquelles vous pourrez consulter au plus tard d'ici une semaine après la fin de cette première partie de l'audience. Entre-temps, je pense quand même que, compte tenu ce que vous avez entendu, il est peut-être possible aussi de réagir à ça, mais sans avoir une élaboration, on comprend.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3660 Monsieur le président, on va réagir. Mais ce que je comprends, c'est qu'on est en face d'un plaidoyer et non pas d'une étude.

**LE PRÉSIDENT :**

3665 Vos commentaires, monsieur Fournier, j'apprécierais que vous les gardiez, comme j'ai dit à d'autres personnes auparavant. Merci.

Nous allons ajourner pour le souper et de retour à 19 h, ce soir.

3670 \* \* \* \* \*

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3675

Et, j'ai signé :

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**