

**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**

**DEUXIÈME PARTIE**

VOLUME 2

Séance tenue le 28 septembre 2005, 9 h  
Musée ferroviaire canadien  
110, rue Saint-Pierre  
Saint-Constant

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 28 SEPTEMBRE 2005 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
RENÉ LEFEBVRE ET FILS	
RENÉ LEFEBVRE.....	2
JEAN-CLAUDE POISSANT .....	9
VILLE DE SAINTE-CATHERINE	
MARTIN GÉLINAS, PIERRE LARGY .....	19
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA MONTÉRÉGIE-OUEST	
SERGIO PAVONE.....	26
REPRISE DE L'AUDIENCE .....	38
VILLE DE CHÂTEAUGUAY	
RYTIS BULOTA.....	38
VILLE DE DELSON	
SÉBASTIEN SYLVESTRE .....	41
DROIT DE RECTIFICATION :	
PAUL-ANDRÉ FOURNIER, MTQ .....	45

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonjour ! Bienvenue à cette deuxième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe par le ministère des Transports.

10 Avant de débiter la présentation des mémoires, je désire vous rappeler les règles de déroulement pour cette séance. La commission est ici pour vous entendre, pour recevoir vos opinions. L'ordre d'inscription déjà établi détermine l'ordre d'invitation à venir présenter votre mémoire. La commission a prévu une quinzaine de minutes pour chaque présentation de mémoire. Je vous demanderais de synthétiser votre présentation si vous avez un long mémoire à  
15 présenter afin de respecter les temps requis. Je compte sur votre collaboration afin que le temps disponible puisse être réparti équitablement entre tous les participants.

À la fin de chaque présentation, mon collègue et moi pourrions au besoin vous poser des questions si nous jugeons que certains éléments de votre présentation doivent être éclaircis. Si  
20 nous vous questionnons, soyez à l'aise de nous répondre au meilleur de vos connaissances.

En ce qui concerne les règlements élémentaires de la procédure, j'insiste pour que tout se fasse dans un climat serein et que chacun respecte ceux qui viennent présenter leur mémoire.

25 La procédure du BAPE prévoit que les participants, comme le public, peuvent, le cas échéant, se prévaloir d'un droit à la rectification des faits à la fin de la séance. Cette rectification des faits n'est pas un débat d'opinion. Ça consiste plutôt à préciser ou à rectifier des faits ou des informations qui ont été utilisées ou qui ont servi d'appui à la présentation d'un ou de plusieurs participants et qui n'apparaissent pas exacts. Pour vous prévaloir de votre droit de rectification,  
30 vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle auprès de monsieur Jean-Sébastien Fillion.

Avant de débiter la première présentation, je vous informe que nous apprécions recevoir les impressions du public qui participe aux séances d'une commission. À cette fin, nous avons les formulaires qui vous permettent de nous faire part de votre degré de satisfaction vis-à-vis de nos  
35 services. Ces formulaires et des crayons sont disponibles à l'arrière de la salle. Nous apprécierions que vous les remplissiez et les retourniez à monsieur Fillion.

Nous allons débiter maintenant la présentation des mémoires. J'inviterais à l'avant monsieur René Lefebvre, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Lefebvre !  
40

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

45 Bonjour, monsieur le président ! Bonjour, monsieur le commissaire ! Je ne suis pas un orateur. Je ne suis pas un politicien. Je suis simplement un producteur agricole, mais quand même j'ai tenu à apporter ma participation à ces audiences parce que j'ai suivi le dossier de l'autoroute 30 depuis plusieurs années et puis je me sens concerné par ça. Ce matin, je me sentirais beaucoup plus à l'aise dans mes terres que dans ce fauteuil-là, je peux vous dire ça. Comme un sportif connu disait : *Il n'y en aura pas de facile* ; ça ne sera pas facile. Puis je pense aussi que votre tâche à vous ne sera pas facile non plus quand viendra le temps de décortiquer tout ça.

50  
55 Comme je vous disais, j'ai suivi depuis longtemps le dossier de l'autoroute 30 et puis, à mon avis, depuis deux ans, le dossier de l'autoroute 30 dérape. Il dérape à mon avis grandement. Parce que dans notre municipalité, nous autres, à Saint-Constant, il est en train d'avoir un effet dévastateur, autant sur la communauté urbaine que la communauté rurale.

60 Il y a beaucoup de gens, hier, qui ont parlé d'agriculture, puis de conservation des sols. Il y a eu des commentaires très étoffés, mais je pense que ça pourrait être une bonne chose que quelqu'un qui est dans le milieu, qui est, comme on dit en bon québécois, : *Il a les deux pieds dedans presque depuis qu'il est au monde*, ça fait que c'est un peu pour ça que j'ai voulu être ici ce matin.

65 Sur ce, je vais aller avec le document que les gens qui forment la compagnie qui est celle que j'ai fondée, qui sont mon épouse et mes deux fils, avons mis sur papier pour vous communiquer. Je vais dès maintenant passer à la lecture.

70 La ferme laitière qu'exploite la compagnie René Lefebvre & Fils à Saint-Constant, existe depuis les années 30. Depuis, elle est en constante évolution malgré la rareté des terres disponibles dans notre région. Cela justifie notre grand intérêt à vouloir qu'on protège les terres agricoles menacées par le projet de construction du tronçon Jean-Leman qui relierait l'autoroute 30 actuelle à Candiac avec l'emplacement de l'autoroute projetée, au sud de Saint-Constant, dans les terres agricoles si rares et si productives dans notre région. Les administrateurs-actionnaires de la ferme René Lefebvre & Fils inc. désirent manifester leur complet désaccord avec ce projet qu'ils jugent irrationnel.

75  
80 Je dois vous dire ici, monsieur le président, que j'ai l'avantage, j'ai le grand intérêt à siéger sur le Comité consultatif agricole de la MRC Roussillon à titre de représentant des agriculteurs de la région. Et je tiens à souligner le fait que le CCA s'est prononcé majoritairement contre le tracé Jean-Leman tel que proposé actuellement par le MTQ, le ministère des Transports.

Le CCA recommande plutôt de revenir au tracé initial présenté par le MTQ, soit celui de l'autoroute 15 pour relier la 30 actuelle, de Candiac au tracé sud, si ce tracé devait être

85 maintenu malgré toutes nos objections. On éviterait au moins d'empiéter davantage sur les terres de la région, tout en préservant un boisé centenaire, un milieu humide ainsi que les habitats naturels d'espèces à protéger au Québec, qui ont été largement cités dans les mémoires d'hier soir, j'étais présent.

90 Je n'ai pas dans mon mémoire rien sur le tracé proposé par la Ville de Candiac, mais je voudrais quand même faire une parenthèse sur ce tracé. Ce tracé, à mon avis, n'est rien d'autre que l'insulte à l'injure. Qui sont ces gens de Candiac pour mépriser à tel point l'agriculture, de s'en approprier dans leur seul intérêt personnel ? Qui sont ces gens, peut-être qu'à Candiac, sans me tromper beaucoup, je pense qu'ils n'en ont pas de terre, peut-être que c'est pour ça qu'ils ne comprennent pas. Mais je me demande à Candiac, s'il y a des personnes qui seraient simplement capables de produire quelque chose pour se nourrir, quand même ça serait rien que le petit déjeuner le matin.

100 Parce que le petit déjeuner le matin, ça prend du pain. Ça, ça se fait avec de la farine, puis du blé. Ça prend du lait, du beurre, du fromage. Ça, c'est ma production, puis je peux vous en parler. Ensuite, ça prend des œufs, puis du bacon. Faites le tour des restaurants, puis vous comprendrez combien ça prend d'œufs puis de bacon pour servir le matin. Puis, là, le bacon, au cas où ils ne le sauraient pas, ça se fait avec des porcs. Puis des porcs, demandez à la MRC Roussillon s'ils en veulent ; ils n'en veulent pas de porc. Mais il en faut des porcs pour nourrir la population. Puis, en plus de ça, si on s'en va au dessert, bien des petits fruits, des fraises puis des framboises pour faire des confitures pour mettre sur les toasts, c'est bon en maudit. Ça fait

105 que ça, je ferme la parenthèse, c'était mon commentaire sur le tracé proposé par la Ville de Candiac.

110 Le CCA, quand il a fait sa recommandation, on a passé une résolution 2005-23 CCA, une résolution disant qu'on s'oppose au tracé. J'ai simplement une copie. Le monsieur qui va me suivre à la présentation a l'original, il pourra peut-être vous la remettre. C'est quelqu'un qui siège avec moi sur le CCA.

115 Je reviens à mon mémoire. Comment le gouvernement peut-il prétendre être un bon gouvernement, alors qu'il rejette du revers de la main sa propre Loi sur la protection du territoire agricole. La Loi sur la protection du territoire agricole, on n'a pas sorti ça d'un chapeau là. Ça a été voté en chambre, ça a été voté à l'assemblée nationale. On peut se poser la question comment est-ce qu'un gouvernement peut faire fi d'une loi comme ça, simplement pour dire qu'il peut respecter une promesse électorale ? Et faire fi aussi de sa résolution d'encourager le développement durable. Qui a-t-il de plus durable que le sol ? Le sol, l'outil, le principal outil de

120 travail des agriculteurs. Vous aurez beau avoir toute la machinerie imaginable, la plus sophistiquée qui soit, si vous n'avez pas de terre, vous produirez pas rien.

En persistant dans sa décision illogique de faire passer l'autoroute 30 au sud, le gouvernement bafoue la Loi de protection du territoire agricole et le développement durable qu'il

125 préconise. Pourtant, le tracé nord sur la 132 éviterait le gaspillage éhonté de plusieurs millions de dollars pour construire le tronçon Jean-Leman et d'exproprier les terres agricoles et les résidences et les usines situées sur le passage au sud.

130 Le gouvernement pourtant nous répète *ad nauseam* que ses coffres sont vides. On a juste à référer au journal de ce matin qui nous dit que le gouvernement renonce à une de ses promesses de baisser les impôts. Il pourrait peut-être renoncer à sa promesse électorale en même temps. Comment expliquez-vous alors les dépenses supplémentaires qui pourraient facilement être évitées ? Il existe pourtant un projet déjà finalisé, prêt à être mis en chantier dans un très court délai, peut-être même demain matin, sur une distance d'à peine 5 kilomètres à la  
135 suite des travaux en cours actuellement sur la 132 et qui permettrait de décongestionner la circulation des villes environnantes.

140 Le tracé nord éviterait la destruction de plus de 500 hectares d'excellentes terres agricoles. 500 hectares de terres agricoles, c'est quatre fois la production de ma ferme chez moi. Si on remonte dans le temps, une ferme produisait ce qui était nécessaire pour ses besoins à elle. Une ferme comme la mienne peut faire vivre 60 familles. Peut nourrir, pas faire vivre, nourrir 60 familles. Mais quatre fois ça, ça fait combien de familles ? J'ai pas besoin de les compter, vous savez compter comme moi.

145 En plus de la destruction des excellentes terres agricoles, de bouleverser la vie des producteurs agricoles ; ça, je suis très sensible à ça parce que moi, je ne suis pas touché par ça, ça ne passe pas chez nous. Mais j'ai pas de misère à comprendre ceux qui sont touchés, que ça leur passe dessus. Parce qu'une expropriation, c'est un dépouillement. C'est se faire  
150 dépouiller de ce qui nous appartient.

Vivre décemment et les transmettre à sa descendance comme c'est habituellement la philosophie des agriculteurs. La ferme René Lefebvre & Fils en est à sa quatrième génération d'exploitants, puis je peux vous dire que la cinquième est haute de même. En choisissant le tracé nord, on évite la construction du tronçon Jean-Leman qui fait l'objet des audiences actuelles et  
155 que nous considérons comme une véritable aberration qui conduit à la construction de l'autoroute 30 en territoire agricole.

Nous souhaitons vivement que vous prendrez en considération les arguments présentés dans ce mémoire. Merci de votre attention. Et j'ai signé : René Lefebvre ; mon fils, Jean-René Lefebvre, vice-président ; Henriette Thibert Lefebvre, secrétaire, mon épouse ; et Daniel Lefebvre, mon autre fils, conseiller spécial à l'entreprise et agronome avec un doctorat en  
160 alimentation animale.

**LE PRÉSIDENT :**

165 Merci, monsieur Lefebvre. Dans votre mémoire, vous soulignez que le Comité

170 consultatif agricole s'est prononcé majoritairement contre le tracé Jean-Leman puis qu'il a retenu l'option plus de passer par l'autoroute 15. Moi, j'aimerais ça un peu, si on fait abstraction de ça, j'aimerais ça que vous m'expliquiez le cheminement du processus au niveau de la MRC lorsque le Comité consultatif agricole, par une résolution – le cheminement qui se fait par la suite, c'est quoi exactement ? Parce que je présume que c'est envoyé au conseil des maires, cette résolution-là ? Ou ça va strictement à l'administration de la MRC ?

175 **M. RENÉ LEFEBVRE :**

Je pense que ça peut être acheminé à la Commission de protection du territoire agricole. On est là comme on peut dire pour débroussailler les dossiers qui touchent l'agriculture et faire nos recommandations.

180 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vos recommandations, vous les faites au conseil des maires de la MRC, c'est ça ?

185 **M. RENÉ LEFEBVRE :**

Oui. Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

190 Maintenant, est-ce que le type de résolution que vous adoptez au Comité consultatif agricole... parce que quand j'entends *consultatif*, ça veut dire consultatif.

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

195 Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

200 Donc, ce n'est pas décisionnel, effectivement.

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Exact.

205 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce que vous avez transmis cette résolution-là ? Elle date de quand ? Du mois de...

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

210

Elle date du mois de septembre.

**LE PRÉSIDENT :**

215

Est-ce qu'elle a été transmise au conseil des maires ?

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

220

Elle a été transmise au conseil des maires.

**LE PRÉSIDENT :**

Et qu'est-ce que le conseil des maires en a fait ?

225

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Il faudrait leur demander.

**LE PRÉSIDENT :**

230

Non, mais je pensais que peut-être vous aviez eu un écho. Aucun écho ?

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

235

Pas à date.

**LE PRÉSIDENT :**

240

Parfait. Vous indiquez aussi dans votre mémoire que le tracé de l'autoroute 30 en parallèle avec l'autoroute 15 éviterait d'empiéter davantage sur les terres de la région, tout en préservant un boisé centenaire et un milieu humide. Est-ce que vous pourriez me situer exactement où se trouve ce boisé centenaire, puis ce milieu humide ?

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

245

C'est dans l'axe de la rivière la Tortue. C'est les réponses qu'on vous a faites hier soir. Vous avez posé la question à plusieurs personnes.



**LE PRÉSIDENT :**

250

Bien, je veux vraiment m'assurer que c'est ça, parce que de la manière qu'on parle, on parle dans l'axe de l'autoroute 15, puis on parle à l'est. Pour moi, à l'est de l'autoroute 15, c'est vers Sorel. C'est pour ça, j'essaie juste de m'informer pour bien situer. Mais comme vous dites, si c'est dans le coin de la rivière la Tortue, donc c'est dans le tronçon entre Sainte-Catherine et

255

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Sans vouloir l'affirmer, je pense qu'il y a aussi un boisé dans la zone du tracé Jean-Leman à Candiak.

260

**LE PRÉSIDENT :**

Il y a un boisé qui longe le boulevard Jean-Leman. C'est ça ?

265

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Oui, c'est ça.

270

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger, est-ce que vous avez une question ?

275

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je voudrais savoir, monsieur, si au niveau du comité conseil CCA, si vous avez regardé l'option du tracé qu'on appelle le tracé ouest, c'est-à-dire le tracé que le ministère a proposé, qui passait, je dirais, en zone blanche et en zone agricole. Donc, je ne sais pas s'il s'est penché sur cet aspect-là, ce tracé-là ?

280

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Sur le tracé de ?

285

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Qu'on appelle le tracé ouest. Donc, le ministère avait...

290

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Tracé du ministère des Transports ?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

295 Oui. En fait, qui n'est pas celui qui est recommandé actuellement dans le projet qu'on a à l'étude, mais il avait été étudié dans le cadre d'un corridor possible pour l'implantation de divers tracés, et il était situé plus à l'ouest que le tracé proposé actuellement. En ce moment, il était comme en partie en zone blanche, en partie en zone verte.

300 **M. RENÉ LEFEBVRE :**

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

305 Et il a été, disons, rejeté du fait qu'il y avait possiblement une industrie qui voulait s'implanter à cet endroit-là. Donc, ils ont retassé un peu, ils ont poussé plus vers l'est.

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

310 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

315 Est-ce que vous vous êtes penchés sur ce tracé-là, au niveau du conseil ?

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

320 On l'a examiné le tracé, sauf qu'il prend quand même des terres agricoles, le tracé du MTQ.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui, oui, mais un peu moins que qu'est-ce qui est proposé.

325 **M. RENÉ LEFEBVRE :**

Oui, oui, ils ont fait un bel effort là-dessus. On peut les féliciter. Mais si on aménageait l'autoroute 15, on pense qu'on pourrait encore...

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

Donc, dans le fond, ce que vous privilégiez, c'est plus l'axe de l'autoroute 15.

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

335

Exact. Exact.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

340

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

345

Merci, monsieur Lefebvre.

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Est-ce que je pourrais vous remettre...

350

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bien, vous pouvez aller la déposer à madame Poliquin à l'arrière, puis elle va la déposer avec tous les autres documents de la commission, et ce sera dans les centres de consultation et également sur Internet.

355

**M. RENÉ LEFEBVRE :**

Merci.

360

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Lefebvre.

Monsieur Jean-Claude Poissant, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Poissant !

365

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Bonjour, monsieur le commissaire, ainsi que monsieur le président ! Pour commencer, j'aimerais faire une rectification au niveau de ma présentation. On dit que je me présente comme citoyen mais aussi je suis représentant et aussi président des producteurs de lait pour le district de Napierville, La Prairie, puis aussi je suis administrateur au syndicat de base de l'Acadie dont Saint-Philippe fait partie du territoire.

370

**LE PRÉSIDENT :**

375

Parfait.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

380 Je vais vous faire la présentation de mon mémoire, puis je vais le commenter à mesure. Par la suite, si vous avez des questions... En introduction, je suis un producteur laitier et céréalier. L'entreprise compte un cheptel d'une centaine de bêtes et cultive 300 hectares en maïs, fourrage, soya et céréales. Je suis aussi membre consultatif agricole de la MRC de Roussillon, président des producteurs de lait du district Napierville - La Prairie. Je connais bien le secteur visé car j'habite le Rang Saint-André à Saint-Philippe. Pour vous informer, je suis la quatrième génération sur l'entreprise laitière.

385 Le territoire agricole de la MRC de Roussillon est favorisé par la qualité de ses sols de classe 2 et bénéficie des plus hautes unités thermiques du Québec (2900 UTM). Les activités et le territoire agricole sont toujours sous pression au développement urbain à cause de sa situation près des grands centres urbains. La zone agricole a toujours fourni les espaces nécessaires à son bon développement économique au niveau des services publics lorsqu'il n'existe pas d'alternative à ces projets. Exemples : voie ferrée, ligne électrique, gazoduc, chemin public, etc.

395 Lors des consultations publiques du BAPE, je tiens à faire quelques commentaires et remarques que j'estime devront être pris en considération pour rendre une décision plus éclairée et qui auront un moindre impact sur la zone agricole et ses activités.

400 Dans mon introduction, je parle des classes 2. Les classes 2, j'aimerais que vous apportiez une attention particulière. Selon Statistique Canada, un document que j'ai en main, qui a été déposé en 2001, la classe 2 au Québec, ça représente .17 % des terres. C'est pas énorme. On parle qu'on a 2 % de terres agricoles cultivables au Québec mais il y en a .17 qui sont de classe 2, où le projet passe.

405 La problématique. L'autoroute 30, telle que prévue initialement, avait aucun impact sur l'agricole et ses activités (tronçon Candiac-Sainte-Catherine) car elle devait être située sur la route 132. Mais en vain. Les instances gouvernementales ont adopté un décret visant à la faire passer sur les terres agricoles. Cette autoroute qui affectera directement l'agriculture en soustrayant les sols de classe 2 et en fragilisant une plus grande partie vouée au développement urbain (terres enclavées entre l'autoroute et le périmètre), elle aura aussi comme effet de repousser les activités agricoles. Tel est le cas pour les élevages qui doivent respecter des paramètres de distance tel que prévu à la législation.

415 Ça, c'est la Loi 23 qui a été adoptée en 97 afin d'établir des paramètres de distance, puis il y avait déjà des barèmes d'établis, mais les MRC ont eu, par la suite, le droit de faire des paramètres encore plus élevés. Ça fait qu'en 2003, la MRC de Roussillon a adopté un paramètre protégé de 2 kilomètres de tout le périmètre urbain dans les vents dominants et 500 mètres dans les vents non dominants. Ça veut dire qu'ils vont au-delà de ce que le ministère de

l'Environnement avait passé à l'époque.

420 Pour ce qui est du tronçon Jean-Leman, la même situation se répète. Les meilleures terres du Québec de classe 2, 2900 unités thermiques, devront être soustraites en partie et fragiliseront une partie restante entre l'autoroute et le périmètre. Elle repoussera les productions d'élevage en respectant les périmètres de distance.

425 Le nouveau règlement sur les exploitations animales, qu'on appelle le REA, prévoit que chaque hectare soustrait ne peut être récupéré car, depuis décembre 2004, il est interdit de déboiser pour remettre en culture. Ça, ce règlement-là dit que par bassin dégradé de type 2 et 3 ne pourront être déboisés à des fins de remettre en culture, dont notre MRC fait partie de la catégorie 3. Ça fait qu'on ne pourra déboiser pour remettre en culture dans notre secteur. Ça fait que chaque hectare perdu ne pourra pas être récupéré.

430 Sans compter les menaces pour l'environnement tel que l'habitat des chevreuils. Vous allez apercevoir dans mon document que j'ai déposé, par photos aériennes, exactement où l'autoroute passe, les chevreuils ont été vus et photographiés, exactement à cet endroit-là, les épandages de calcium et de sel déglaçant supplémentaire pendant les périodes hivernales. On parle d'une autoroute qui aurait pu passer sur la 132. Là, on parle de deux autoroutes qu'on va déglacer, qu'on va amener du sel et du calcium, qui vont nuire à la protection de l'environnement.

435 On dit aussi que le principal agriculteur visé, les Fermes Lamoureux, est d'accord avec le tronçon proposé par la Ville de Candiac.

440 La protection du territoire agricole du Québec a été mise en vigueur en 78 pour prévenir certains producteurs et aussi spéculateurs qui seraient attirés par l'appât de revenus supplémentaires rapides. Présentement, l'agriculture traverse une crise économique due à la concurrence déloyale des autres pays qui subventionnent leur agriculture. Ça fait que pour un producteur qui vit une situation financière difficile, bien, c'est un attrait de pouvoir s'en sortir aussi. Justement, à cause de telles situations exagérées, le développement en plein centre de belles terres, on y établissait une rue et on en offrait des lots de part et d'autre. Cela ne change rien à la situation dégradante des meilleures terres du Québec. J'ai mis comme annexe aussi, vous allez voir dans mon document, en plein centre de zone agricole, des îlots déstructurés qu'on vit présentement.

445 Pour ce qui est de l'apport des terres non cultivées du secteur est du rang Saint-André, qu'on dit qu'elles ont été laissées sans amélioration et cultivées depuis les années 60, et pourtant, je connais bien les derniers producteurs qui les ont cultivées dans les années 90. Ils ont fait faire des travaux mécanisés dans ces années-là. En 1999, elles étaient encore cultivées. Pour un investissement beaucoup moindre que prévu par l'agronome de la Ville de Candiac, ces terres pourraient être remises en parfait état de culture tel que du côté ouest où

460 sont les terres de monsieur Lamoureux, qui étaient beaucoup plus affectées que les terres du côté  
est qui avaient été laissées à l'abandon. J'ai aussi déposé une photo aérienne qui démontre d'un  
côté comment c'est bien cultivé, qui ont été remises en culture, et de l'autre côté, qu'il n'y a pas  
tant de travaux à faire pour les remettre dans la même situation.

465 Moi, il y a quelque chose qui m'a fait sursauter, c'est la déclaration de monsieur Benoît  
qui est l'agronome de la Ville de Candiac. J'ai écouté son raisonnement, puis je me disais que ça  
n'a pas de bon sens. Quand on regarde, c'est un professionnel tout comme un médecin. Un  
médecin, lorsqu'il y a un patient qui va le voir, puis qui dit qu'il est malade, il va trouver une  
solution, il va lui faire des prescriptions pour le guérir. Il ne lui dira pas de l'euthanasier là. Il va  
dire : *On va prendre les moyens pour te guérir*. Mais dans le rapport de monsieur Benoît, ce n'est  
470 pas ça qu'il dit, lui là. Il dit que c'est des terres qui vont avoir moins d'impact si elles sont  
soustraites à l'agriculture. Je pense que c'est l'euthanasie des terres agricoles qu'il projette.

475 En conclusion, je crois que cette audience permettra de mieux évaluer les conséquences  
négatives envers l'agriculture, ses activités et l'environnement, qu'elle déposera une  
recommandation favorable pour le tracé tel que prévu lors du décret pour le passage au sud, tout  
en respectant la première intention de faire le passage sur le bout du tronçon de l'autoroute 15  
sud. Il est urgent de favoriser le maintien de la protection des terres agricoles du Québec afin de  
sécuriser les besoins alimentaires présents et futurs de la société québécoise.

480 J'ai mis aussi en référence ce que un hectare de maïs peut apporter pour le bien-être des  
gens. J'ai mis aussi l'adresse où on peut vérifier.

485 Le maïs est une véritable usine à oxygène. En été, un hectare de maïs fixe en moyenne  
par jour 400 à 500 kilogrammes de CO<sub>2</sub>. Elle peut même aller jusqu'à 900 les plus beaux jours et  
150 les pires. Et libère de 220 à 250 mètres cubes d'oxygène, soit à peu près la consommation  
annuelle d'un adulte. Sur les six mois de culture, cela représente 18 à 20 000 mètres cubes  
d'oxygène libérés. En 20 jours d'été, 3 millions – c'est une étude qui nous vient de France – en 20  
jours d'été, les 3 millions d'hectares de maïs cultivés en France produisent suffisamment  
d'oxygène pour alimenter les 60 millions d'habitants de ce pays. Un hectare de maïs produit deux  
fois plus d'oxygène en un an qu'un hectare de blé et quatre fois plus qu'un hectare de forêt.

490 Si on fait la comparaison avec le Québec, on a environ 1 million d'hectares en maïs au  
Québec. Ça fait que c'est facile à voir qu'on a une protection d'oxygène par la culture du maïs.  
Mais je ne suis pas certain qu'en mettant de l'asphalte, du ciment et des briques, qu'on va  
amener autant d'oxygène.

495 Je voudrais aussi apporter une attention sur le CCA. Lors de la période des questions qui  
a eu lieu, je crois, c'est à la fin d'août...

500 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. 30, 31 et 1<sup>er</sup> septembre.

505 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

... je vous avais demandé, à ce moment-là, de pouvoir déposer un mémoire au nom du CCA, ce qui nous avait été refusé. Par la suite, vous avez demandé au secrétaire, monsieur Largy, de déposer la décision du CCA dans son entière configuration. Est-ce que vous l'avez reçue ?

510 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Largy a transmis la décision, la résolution à la commission, sauf qu'il a demandé à la commission de ne pas la déposer avant qu'elle soit présentée au conseil des maires. Mais si vous déposez la vôtre ce matin, moi, je ne peux rien faire d'autre.

515 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Bien, moi là, tantôt vous avez demandé de quelle façon qu'on procédait pour faire une recommandation et l'acheminement de ça. Moi, j'ai été très, très déçu. C'est parce que quand on nous a consultés au mois de septembre, depuis le mois de juin, la MRC avait pris position avant de nous consulter, avait déjà adopté un règlement. Je pense qu'ils vont au-delà de la démocratie.

525 **LE PRÉSIDENT :**

Mais, évidemment, vous comprendrez que ces comités consultatifs, c'est un comité consultatif. C'est pour ça que je voulais savoir un peu le cheminement, jusqu'à quel point les résolutions qui sont prises au niveau du comité consultatif sont respectées ou non par le conseil des maires. En fait, c'est le conseil des maires qui décide en bout de ligne...

530 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Oui.

535 **LE PRÉSIDENT :**

... à savoir s'il opte pour cette résolution-là ou non. Exact ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

540

Mais pourquoi est-ce qu'ils nous ont demandé de nous prononcer une fois qu'ils avaient déjà pris la décision ? Vous comprenez ma situation ?

**LE PRÉSIDENT :**

545

Il faudrait leur demander à eux.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

550

Puis le cheminement, c'est qu'ils devraient en temps normal nous demander notre position, même si ça ne change pas leur position à eux autres, mais avoir avant. Par la suite, on a déjà fait, dans nos régies internes, demandé que nos décisions soient acheminées à la protection du territoire agricole, ce qui devait être fait. Puis jusqu'ici, j'appelle à la protection du territoire agricole, à savoir s'ils en reçoivent de nos recommandations, puis ils n'en reçoivent pas.

555

Comme celui de l'autoroute 30.

**LE PRÉSIDENT :**

560

Évidemment, c'est une question de régie interne ça, monsieur Poissant. La commission ne peut pas se pencher là-dessus.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

565

Mais quand même, vous voyez qu'il y a certaines anomalies qui sont là quand même. Ça fait que pour terminer, c'est ça, j'ai notre recommandation du CCA, je me demandais si vous pouviez en faire lecture. Ou j'en ferai lecture si vous m'autorisez à en faire lecture.

**LE PRÉSIDENT :**

570

Ce n'est pas moi qui prends la décision. C'est vous. C'est vous qui êtes là, c'est vous qui avez la parole. Moi, j'écoute.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

575

Monsieur Lefebvre a commencé tantôt à dire : *La résolution 2005-23 du CCA.*

*ATTENDU que le projet de la plate-forme logistique intermodale est d'intérêt pour les agriculteurs de la région ;*

580

*ATTENDU qu'il y a d'autres espaces disponibles en zone blanche afin de réaliser le*



projet de la plate-forme intermodale logistique, notamment au nord de l'autoroute 30 à Saint-Philippe ;

585           ATTENDU que ce secteur présente des caractéristiques pertinentes pour un projet de plate-forme logistique dont la proximité des voies ferrées et une superficie d'environ 75 hectares ;

          ATTENDU qu'une superficie de près de 23 hectares est directement soustraite par le passage du tronçon Jean-Leman retenu par le MTQ ;

590           ATTENDU que cette superficie est importante pour une future production maraîchère et constitue une réserve afin d'alimenter un grand nombre de personnes ;

          ATTENDU que la caractéristique de disponibilité de terrain peu coûteux pour un projet de plate-forme logistique intermodale constitue un incitatif à empiéter sur la zone agricole ;

595           ATTENDU que les terres agricoles de ce secteur sont de catégorie 2 dont on retrouve .17 % de la superficie du Québec ;

600           ATTENDU que le tiers de l'espace urbanisé du Québec se trouve dans les meilleures terres agricoles ;

          ATTENDU que toute perte de terres agricoles est non renouvelable ;

605           ATTENDU qu'il existe actuellement une rareté de terres agricoles dans la région ;

          ATTENDU que depuis l'entrée en vigueur de la dernière modification du REA en décembre 2004, chaque hectare de terre cultivée perdu est non renouvelable ;

610           ATTENDU qu'il existe 250 hectares de terrain disponible près de Lacolle pour des services de dédouanement ;

          ATTENDU qu'il y a présence de chevreuil à l'emplacement prévu pour le tronçon Jean-Leman ;

615           ATTENDU que les terres non cultivées de ce secteur peuvent être remises en culture ;

          ATTENDU que le CCA considère que le tronçon Jean-Leman n'est pas conforme au schéma d'aménagement en vigueur ;

620           EN CONSÉQUENCE, il est proposé – par moi-même – appuyé par madame Degrain, que le CCA se prononce favorablement au projet de la plate-forme logistique intermodale s'il est

625 *localisé en zone blanche et que le CCA se prononce défavorablement face au tracé proposé par le MTQ, ainsi que le tronçon Jean-Leman adopté par la MRC de Roussillon, et demande que soit respecté le circuit tel que présenté par le tronçon de l'autoroute 15 pour rejoindre l'autoroute 30 tel que stipulé au décret.*

**LE PRÉSIDENT :**

630 Merci, monsieur Poissant. Étant donné que votre mémoire, ce que vous avez lu tantôt, est un peu différent de celui qu'on a eu, je vous demanderais de le déposer à madame Poliquin à l'arrière. Si vous voulez déposer la résolution aussi que vous venez de nous lire, vous pouvez la déposer à madame Poliquin.

635 Maintenant, j'aurais peut-être une ou deux questions pour vous. Dans votre mémoire, vous parlez qu'il y a des chevreuils, en tout cas il y a un habitat propice aux chevreuils. Est-ce que vous pouvez me situer cet habitat-là ? Parce que je cherche à savoir, ça a l'air d'être un peu perdu. Les gens me disent c'est à l'est, mais à l'est de Sainte-Catherine. Oui, mais c'est à l'est...

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

640 Lorsqu'on va sur l'autoroute 15 en direction, je dirais, de La Prairie, à notre droite, on les voit entre la balance et le boisé. Ils se tiennent dans le boisé, mais ils sortent du boisé pour brouter dans les champs. C'est là que la photo a été prise.

645 **LE PRÉSIDENT :**

Puis la balance, par rapport au tracé entre Sainte-Catherine et Candiac, la balance, est-ce qu'elle se trouve au nord de ce tracé-là ou au sud de ce tracé-là ?

650 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Elle se trouve à être au nord.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Au nord. Donc, c'est en montant vers La Prairie. C'est ça ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

660 C'est ça, exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

665 Et il y a un boisé qui est existant à l'heure actuelle, mais est-ce que ce boisé-là est en zone agricole ou en zone blanche ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

670 Il est en zone agricole.

**LE PRÉSIDENT :**

675 Il est en zone agricole. Et le tracé proposé à ce moment-ci par le ministère des Transports, en fait la variante, ce tracé-là ferait en sorte que ça passerait dans ce boisé-là.

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Oui.

680 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce que c'est un ravage, ce boisé-là ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

685

Vous me demandez si c'est un ravage de chevreuils ?

**LE PRÉSIDENT :**

690 Oui ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

695 Je ne peux confirmer. Mais on peut compter facilement un troupeau jusqu'à 30 chevreuils parfois.

**LE PRÉSIDENT :**

700 C'est beau. Maintenant, lorsque vous parlez des terres non cultivées à l'est du rang Saint-André, qui étaient encore en culture en 1999, à qui appartiennent-elles ces terres maintenant ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

705 Je ne pourrais pas vous répondre avec exactitude, mais les producteurs qui les louaient, ça appartenait à des spéculateurs. C'est des grosses firmes.

**LE PRÉSIDENT :**

710 Et à combien évaluez-vous la remise en état de ces terres-là, de façon qu'elles soient très productrices ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

715 On peut faire un calcul assez rapide. J'ai fait drainer des terres dernièrement, on parle de drainage souterrain, c'est revenu environ à 600 \$ l'acre pour faire drainer ça. Par la suite, il y a très peu de nivellement à faire parce que déjà les terres sont très planes, sont plates. Il y a des lignes de branches qui pourraient être enlevées, mais on pourrait aussi seulement les tailler parce que, de plus en plus, on essaie de protéger les lopins de terre avec des murs de vent aussi, des  
720 brise-vent qu'on appelle. Ils pourraient seulement être taillés. Et l'agriculture pourrait redémarrer à partir de ça. Un simple drainage souterrain et un nivellement superficiel.

**LE PRÉSIDENT :**

725 Merci. Monsieur Dériger ?

**M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

730 J'aurais aussi un petit dernier commentaire.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y, monsieur Poissant.

735 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Hier, la Ville de Saint-Philippe est venue dire que le rang Saint-André serait soustrait. Mais par l'avenue que j'ai déposée, je crois que ça réglerait le problème parce que le rang Saint-André ne serait pas coupé.

740

**LE PRÉSIDENT :**

Ça me fait vous poser une question. Est-ce que vous utilisez souvent le rang Saint-André avec votre machinerie ? Je présume que non ?

745 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Oui.

750 **LE PRÉSIDENT :**

Oui ?

755 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Oui, oui. Peut-être pas à ce secteur-là... c'est ça, oui.

760 **LE PRÉSIDENT :**

Mais pour ne pas couper le lien qui existe à l'heure actuelle entre le rang Saint-André et le boulevard Jean-Leman, hier soir, le ministère des Transports a dit qu'il ne voyait peut-être pas d'objection à y installer un viaduc. Donc, ça réglerait finalement le problème de la municipalité de Saint-Philippe.

765 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Ça réglerait ce problème-là, mais ça ne réglerait pas le problème des terres qui vont être éliminées.

770 **LE PRÉSIDENT :**

Je sais. Je comprends que vous avez, disons, un intérêt beaucoup plus élevé pour les terres que pour une autoroute. Merci beaucoup, monsieur Poissant.

775 **M. JEAN-CLAUDE POISSANT :**

Merci.

780 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Martin Gélinas, s'il vous plaît, de la Ville de Sainte-Catherine.

785 **M. MARTIN GÉLINAS :**

Monsieur le président, monsieur le commissaire, si vous permettez, étant donné que notre mémoire en fin de compte, mémoire de Sainte-Catherine, est un geste d'appui au

mémoire de la MRC de Roussillon, mémoire qui a été déposé sous le nom de *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman*, et à ce titre donc, j'aimerais inviter monsieur Pierre Largy qui a œuvré à l'élaboration de ce mémoire de la MRC Roussillon, si toutefois, comme notre mémoire est un geste d'appui, vous avez des questions plus pointues, plus spécifiques.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci.

**M. MARTIN GÉLINAS :**

C'est beau ?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est beau. Je n'ai pas de problème.

**M. MARTIN GÉLINAS :**

Alors, je vais vous faire la présentation sans plus tarder donc du mémoire qui est un reflet de la cogitation des élus municipaux de Sainte-Catherine.

**L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE**

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gélinas. J'aurais peut-être une ou deux questions. Dans votre mémoire, vous faites mention que :

*... le tracé proposé n'incluait pas un problème de taille de niveau régional qui interpelle la Ville de Sainte-Catherine, soit la coupure d'espaces urbanisés ou sur le point de le devenir*

Est-ce que vous pourriez m'expliquer c'est quoi exactement ? Parce que j'ai de la difficulté à comprendre cette affirmation-là.

**M. MARTIN GÉLINAS :**

Le nouveau tracé que l'on propose ou par rapport à l'ancien ? Si c'est celui du MTQ, il s'approche dangereusement d'une future zone résidentielle qui est sur le point de prendre forme à Candiac. Je ne sais pas si vous avez eu également les croquis à cet effet. Alors, contrairement au tracé proposé par le MTQ, nous, on s'éloigne de cette zone résidentielle qui

serait sur le point d'apparaître à Candiac.

830 **LE PRÉSIDENT :**

Et, selon vous, quelle distance minimale devrait-on respecter pour une autoroute face à un développement résidentiel ? Quelle devrait être la distance minimale ?

835 **M. MARTIN GÉLINAS :**

Je ne suis pas un spécialiste dans l'urbanisation, encore moins du secteur routier. Cependant, à l'étude sommaire des deux tracés, on voit bien qu'en s'éloignant, on a beaucoup plus de chance de respecter l'intimité résidentielle qui aura lieu dans ce quartier-là.

840

**LE PRÉSIDENT :**

C'est un petit peu bizarre, parce que ce matin, en m'en venant, j'ai pris l'autoroute 30...

845 **M. MARTIN GÉLINAS :**

Oui ?

**LE PRÉSIDENT :**

850

... et un peu avant l'arrivée à Saint-Constant, l'autoroute, ça fait longtemps quand même qu'elle est construite, et j'ai constaté qu'il y a des résidences qui sont en train de se construire à côté de l'autoroute. Donc, ça ne doit pas être si mal que ça, finalement. La distance est quand même assez minimale.

855

**M. MARTIN GÉLINAS :**

Écoutez, il y a des constructions effectivement résidentielles qui ont eu lieu dans le passé. Est-ce que c'est parce que nous avons eu droit à des constructions résidentielles le long des autoroutes, qu'on doit répéter la même chose dans le futur, si on a une chance de ne pas le répéter ? Alors, pourquoi ne pas opter pour une chance de ne pas le répéter ? Vous-même en tant que résident, je suis certain que vous aimeriez mieux être à l'écart d'un endroit routier comme celui-ci plutôt que d'être collé contre.

865 **LE PRÉSIDENT :**

C'est le choix de chacun, ça.

**M. MARTIN GÉLINAS :**

870

Je suis d'accord avec vous, mais encore là, la logique parle. Alors, il y a peut-être une certaine limite à respecter. Pour répondre à votre question, par contre, si vous voulez des chiffres quant à la distance parfaite, exacte, si monsieur Largy, vous avez eu des urbanistes qui ont penché sur le cas, qui pourraient nous amener des chiffres, mais malheureusement, je ne peux pas vous donner une distance établie.

875

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que monsieur Largy peut répondre à cette question-là, à savoir la distance minimale entre un développement résidentiel et une autoroute de façon à ce qu'il n'y ait pas d'impact sonore ou peu d'impact sonore.

880

**M. PIERRE LARGY :**

Je pense que vous avez touché une dichotomie qu'on retrouve chez les humains quand vous avez constaté qu'à certains endroits, les gens vont se construire proche des autoroutes, puis à d'autres endroits, mon Dieu, si l'autoroute s'approche de 1 kilomètre, c'est épouvantable. C'est ce que le BAPE a sûrement déjà entendu dans le passé dans d'autres circonstances. Nous aussi, on se pose des questions, comment ça se fait que c'est si inacceptable pour les uns et si avantageux pour les autres.

885

890

Alors, comme vous avez mentionné, c'est des choix personnels que les gens font. Il y a des gens que, pour eux, ça ne cause pas de problème. Pour d'autres, c'est un problème énorme. Alors, nous, comme planificateurs, il faut s'assurer de tirer des avantages d'une autoroute sans avoir les inconvénients.

895

La réponse à votre question est fort simple. Aussi loin que possible d'une autoroute, mais donnez-nous des accès aux autoroutes. C'est ça au fond que les gens recherchent. Quand ils sont prêts à s'installer sur le bord d'une autoroute, de plus en plus aujourd'hui, avec la rareté des terrains, les gens n'ont pas le choix. S'ils veulent avoir leur maison, leur fameuse maison de rêve et que les seuls terrains qu'il reste dans une région sont maintenant le long d'une autoroute, ils vont faire le compromis. Les administrations municipales, le ministère des Transports vont essayer de trouver des compromis aussi. Alors, c'est pour ça qu'on voit les murs antibruit, puis les distances séparatrices quand ils peuvent le faire.

900

905

Donc, dans le cas du tracé Jean-Leman/Roussillon qui passe sur le territoire de la Ville de Candiac, évidemment, la position comme planificateur, c'est de dire : le plus loin possible des terrains qui vont être utilisés pour les espaces résidentiels parce que, en général, les citoyens aiment bien avoir les avantages d'une autoroute, sans avoir les inconvénients. Puis les inconvénients, évidemment le bruit, la poussière, les gaz, moins intéressant.

910



**LE PRÉSIDENT :**

915 Monsieur Gélinas, vous indiquez dans votre mémoire qu'au point de vue de l'environnement, le tracé du MTQ était inférieur au tracé proposé par la Ville de Candiac, soit le tracé Candiac/Roussillon. J'aimerais ça que vous élaboriez votre pensée à ce sujet.

**M. MARTIN GÉLINAS :**

920 Si on regarde le tracé proposé par le MTQ où on voit qu'il vient border et longer et même couper le boisé dont on parlait tout à l'heure, on parlait également de l'étang qui était là, on parlait également de cet ensemble d'axes verts là qui va être coupé par le tracé proposé, à cet effet, nous, on s'en éloigne plutôt. Alors, à ce moment-là, on considère que c'est beaucoup mieux de respecter cette zone verte là, qui va être une zone en même temps de mitigation pour les constructions résidentielles à venir.

**LE PRÉSIDENT :**

930 Une zone de mitigation pour des constructions résidentielles à venir dans le boisé ?

**M. MARTIN GÉLINAS :**

935 C'est que le boisé... oui, zone de mitigation ou tampon. Alors, le boisé, effectivement, peut servir d'une façon naturelle à une zone tampon entre le futur secteur résidentiel qui sera construit à Candiac et l'autoroute.

**LE PRÉSIDENT :**

940 Est-ce que le fait d'empiéter beaucoup plus sur des terres est un effet pour l'environnement, est-ce que c'est bon pour l'environnement d'empiéter sur les terres ? D'empiéter plus sur les terres, alors qu'on devrait peut-être essayer de diminuer l'empiètement sur les terres ?

**M. MARTIN GÉLINAS :**

945 Je ne sais pas si, monsieur Largy, vous avez la réponse, mais d'une façon ou d'une autre, on empiète sur les terres. Que l'on prenne le tracé du MTQ, que l'on prenne le nouveau tracé, on empiète et ce ne sera pas une largeur plus large ou moins large avec un ou les autres tracés. On empiète sur les terres.

950

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, bien, c'est-à-dire que s'il y a une perte de terres agricoles, je ne sais pas, moi, de

100 hectares versus 30 hectares, il y a quand même 70 hectares de plus, non ? Et ça, est-ce que c'est bon pour l'environnement ?

**M. PIERRE LARGY :**

Je pense qu'il a été démontré dans la partie 1 des audiences publiques que l'enjeu entre le tracé Jean-Leman/Roussillon et le tracé proposé par le ministère, c'était 3 hectares. C'est là vraiment la vraie perte.

Ce qui préoccupe la MRC au plus haut point, ce n'est pas les terres agricoles, c'est l'activité agricole. C'est l'industrie bioalimentaire. Ça ne sert à rien d'avoir des terres si votre économie agroalimentaire ne fonctionne pas. On le voit ça à travers d'autres régions du sud du Québec, je pense notamment dans les Cantons-de-l'Est où beaucoup de bonnes terres agricoles, souvent même de classe 2 et de classe 3, sont abandonnées. Alors, il y a quelque chose dans la notion de vitalité.

Tantôt, vous avez eu un intervenant qui a soulevé que toute l'industrie agroalimentaire au Québec passe à travers une crise. Je pense que c'est ça, pour nous autres, notre préoccupation, c'est beaucoup plus ça. Alors, c'est vrai qu'à un moment donné, le tracé Jean-Leman/Roussillon avance plus loin dans les terres. Par contre, il y a une série de mesures de mitigation et, au fond, toute la démarche que la MRC et le CLD proposent au milieu agricole, c'est un peu : regardons comment est-ce qu'on peut dynamiser l'activité agroalimentaire dans notre région pour renforcer ce qu'on a. Ça, c'est beaucoup plus important. Et je vous ferai remarquer que des terres mises en péril, il y en a beaucoup plus à travers le comté qui ont été soit abandonnées, déstructurées, pas entretenues, qui connaissent d'autres contraintes ailleurs dans le comté.

Je pense qu'il ne faut pas juste regarder : Ah ! Il y a une menace. Et là, il faut absolument se protéger de la menace. Si on était vraiment sérieux sur la protection de l'activité agricole, on la regarderait dans un sens plus large. Et c'est ce que la MRC et le CLD proposent à tout son milieu agricole. Donc, c'est vrai qu'on va un peu plus loin dans les terres, mais il y a une question de compromis. C'est justement ça le développement durable, puis de faire des choix. Tout ne doit pas être axé uniquement sur un facteur.

Donc, c'est comme ça que le projet régional dit : oui, on va un petit peu plus loin, mais il y a une série de compensations qui peuvent venir compenser pour la perte de ces 3 hectares-là de surplus, en essayant de dynamiser, notamment par des cultures plus spécialisées, plus variées, plus rentables en principe, supportées aussi par le monde municipal pour y donner un meilleur accès aux consommateurs et ainsi de suite.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une question, monsieur Gélinas.

1000

**M. MARTIN GÉLINAS :**

Allez-y.

1005

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous parlez dans votre mémoire de la plate-forme logistique.

1010

**M. MARTIN GÉLINAS :**

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1015

Pour la Ville de Sainte-Catherine, quel est l'avantage pour vous ? Est-ce que vous avez des projets en lien avec cette plate-forme actuellement ?

**M. MARTIN GÉLINAS :**

1020

Il faut bien comprendre que la Municipalité de Sainte-Catherine est très bien située au niveau des axes de transport, que ce soit routiers, que ce soit... vous savez qu'à Sainte-Catherine, on est doté d'un port et ce qui fait l'attrait de la région également de plusieurs industriels qui aimeraient peut-être dans un proche avenir s'installer. Sauf qu'un port seul, ça ne va pas loin. Un port seul qui n'est pas desservi par une zone ferroviaire ou une zone intermodale, il n'y a pas grand-chose à y faire.

1025

Alors, effectivement, étant donné que nous sommes pourvus d'un port, que nous sommes pourvus d'un quartier industriel près de ce port, il serait très alléchant pour nous aussi d'avoir quelque chose de concentré au niveau de la région. Mais pas juste encore là une fois pour Sainte-Catherine...

1030

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, mais vous avez un projet aussi qui peut s'attacher à cette plate-forme-là.

1035

**M. MARTIN GÉLINAS :**

Absolument, oui. Et qui est un plus, comme le disait également mon collègue aussi au

1040 niveau de la manufacture, bien sûr, mais au niveau aussi de toute cette zone verte là qui pourrait être redynamisée par une gare intermodale au niveau du transport et au niveau de l'achalandage des matériaux.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1045 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Gélinas. Merci, monsieur Largy.

1050 Monsieur Sergio Pavone, Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest, s'il vous plaît.

**M. SERGIO PAVONE :**

1055 Bonjour !

**LE PRÉSIDENT :**

1060 Bonjour, monsieur Pavone !

**M. SERGIO PAVONE :**

1065 Tout d'abord, bonjour et merci de nous donner l'opportunité de pouvoir nous exprimer., ceux qui sont en faveur, ceux qui le sont moins et ceux qui sont tout à fait d'accord. Peut-être un petit portrait au niveau de la Conférence régionale des élus, on a été créés par la Loi 34, le 23 mars 2004. Donc, nous sommes 65 municipalités sur un territoire de 4 000 kilomètres carrés qui va des Jardins-de-Napierville à aller jusqu'à Rigaud, en passant par la frontière américaine. Donc, c'est un territoire assez vaste, 5 MRC : Jardins-de-Napierville, Roussillon, Haut-Saint-Laurent, Beauharnois-Valleyfield et Vaudreuil-Soulanges. Il y a 380 000 habitants sur le territoire. Nous  
1070 avons une représentation au conseil d'administration des municipalités de 5 000 habitants et plus, auxquelles s'adjoignent 8 membres de nos partenaires du milieu.

1075 Nos mandats sont assez clairs. Je les mentionne parce que ça va un peu avec ce que nous faisons aujourd'hui, c'est-à-dire de la consultation et de la concertation. C'est de favoriser la concertation justement des partenaires dans la région, d'établir un plan quinquennal de développement, de conclure des ententes spécifiques, la mise en œuvre d'un plan quinquennal, d'accomplir l'ensemble des responsabilités conférées à la CRÉ, c'est-à-dire la décentralisation de l'État, la régionalisation des services gouvernementaux, l'adaptation des normes, des

1080 programmes gouvernementaux et la réalisation d'initiatives de partenariat dans le fonds FIER. Évidemment, on doit aussi évaluer les organismes de notre milieu et gérer les fonds régionaux.

1085 Nous avons été la première Conférence régionale des élus au Québec à déposer notre plan quinquennal. Jusqu'à tout récemment, nous étions la seule. Maintenant, il y en a une deuxième. On a mis l'accent sur l'orientation, la direction avant de commencer à grossir des appareils administratifs. On est encore avec deux employés, mais tout le support nous est venu du milieu. On a concerté, consulté au-delà de 100 groupes d'intervenants de tous les milieux, que ce soit les groupes de femmes, jeunes, agricoles, culture, tourisme, éducation, santé. On a fait le tour du jardin.

1090 On a fait le tour du jardin avec quatre commissions : commission éducation, commission santé sociale et environnement, commission culture, communication, patrimoine et tourisme et, finalement, la commission économie et sciences, dans lesquelles se regroupent toutes sortes d'activités incluant l'agriculture.

1095 Donc, je me permets ici de lire.

**L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

1100 **Début de la phrase à la page 3 : «Entre autres diagnostic [...]**

**Fin de la phrase à la page 5 : [...] logistique intermodale ;»**

1105 Peut-être que plusieurs personnes ne le réalisent pas, mais de pouvoir exporter et transporter rapidement les produits qui viennent de nos régions agricoles, de nos producteurs agricoles, c'est là un outil essentiel à offrir des services dans un temps très avantageux et avec des coûts aussi avantageux. Parce que si on a une infrastructure d'autoroute, il est plus facile de se diriger du point A au point B, donc moins coûteux.

**L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

1110 **Début de la phrase à la page 5 : «Il s'appuie sur la qualité [...]**

**Fin de la phrase à la page 5 : [...] de développement au Québec.»**

1115 Je fais une petite parenthèse ici, pour vous dire que s'asseoir autour d'une table avec 11 municipalités et des gens du monde des affaires et du milieu pour établir une stratégie de développement économique conjointe pour Roussillon, comme pour toute autre MRC, c'est une aventure colossale. Et de pouvoir retirer une conclusion commune, un consensus, un accord de dire que, oui, on est d'accord que la majeure partie de nos investissements vont se faire à partir de telle ville plutôt que telle autre – et je vous parle aussi en tant que maire de la Ville de Châteauguay qui est la plus grosse municipalité de Roussillon et qui a un des parcs industriels

1120 des plus gros – d'accepter de participer dans un projet où c'est la région qui passe en premier, c'est gros. Et de demander ça de tous les autres intervenants, c'est gros aussi. Et nous avons eu un consensus autour de cette plate-forme intermodale et ce n'est pas à négliger.

1125 Disons aussi que je pense que la Ville de Candiac a fait preuve dès 1957 de beaucoup de vision en planifiant sa ville d'abord et, après ça, la construire. C'est une des seules au Québec d'ailleurs qui a fait ça. Donc, le fait de poursuivre ce travail est important.

1130 Il représente un tracé supérieur – pour revenir à nos moutons – qui vient bonifier la position du ministère. Ce n'est pas une opposition catégorique, mais on vient bonifier la position du ministère et ce, à tous les niveaux : géométrie, environnement, qualité de vie, développement économique, développement bioalimentaire – je répète, bioalimentaire, ça va avec agriculture – et il constitue le tracé souhaité par les décideurs de Roussillon.

1135 La position de la Conférence régionale des élus Ouest sur le tracé du MTQ. La Conférence régionale des élus de la défunte Montérégie Ouest demeure convaincue que le Bureau des audiences publiques sur l'environnement puisse comprendre l'intérêt de notre milieu de refuser le tracé du ministère des Transports du Québec, le MTQ – en fait, dans le mémoire on dit « refuser » mais on souhaite quand même le modifier – et les préjudices qu'il causerait à la région les préjudices suivants.

1140 Le tracé du MTQ coupe en deux le parc industriel de haute technologie prévu pour la plate-forme logistique intermodale de transport empêchant la réalisation du positionnement économique, bioalimentaire et industriel pour la CRÉ Ouest dans le secteur de Roussillon.

1145 On entendait plus tôt, j'ai entendu beaucoup les arguments au niveau d'intérêts privés. Ça va de soi qu'il y a des intérêts privés. Nous avons bâti ce pays sur des intérêts privés. Et s'il n'y avait pas des intérêts privés, il n'y aurait pas d'agriculture non plus, parce que l'agriculture, c'est d'abord et avant tout aussi des intérêts privés. Se nourrir, c'est un intérêt privé. Faire de l'argent de l'agriculture pour se nourrir et pour faire nourrir d'autres, c'est de l'intérêt privé.

1150 Donc, agencer à cet intérêt privé de l'agriculture, nous pouvons aussi agencer l'intérêt privé de l'industrie du commerce qui, eux aussi, transforment le porc, transforment les œufs, transforment le blé, le soya, le blé d'Inde, transforment tous ces aliments-là, les mettent en marché. Cette industrie crée de la machinerie qui permet à faire de la production agricole. Nous ne sommes pas les uns opposés aux autres. Bien au contraire. C'est une complémentarité importante au développement de notre pays, de notre province, de notre région. Donc, tout le monde mange des œufs et du bacon, tout le monde en veut, mais on a besoin de tout le monde pour le produire.

1160 N'oublions pas que l'industrie et le commerce génèrent aussi leur part d'argent, d'impôt et de taxes, qui fait en sorte que nous avons des hôpitaux, des autoroutes, des écoles, des loisirs et on peut protéger notre environnement avec ça. Donc, on a besoin d'intérêts privés.

1165 Le tronçon n'a pas fait l'objet de consultation auprès des intervenants et des organismes de développement de Roussillon et ne respecte pas la vision, les priorités et les orientations régionales adoptées par les élus municipaux et les principaux partenaires économiques de la MRC Roussillon.

1170 Il ne va pas dans le sens des pouvoirs et des responsabilités dévolu aux milieux locaux et régionaux en matière de développement local et régional. Voir la Loi 34 et j'en ferai référence tout à l'heure en conclusion.

1175 Il nuit à la pleine réalisation de nombreux projets d'envergure régionale estimés à plusieurs centaines de millions de dollars, tels que le projet commercial sur une superficie de 5,5 millions de pieds carrés ; projet résidentiel de 6 millions de pieds carrés ; projet de studio cinéma de 2 millions de pieds carrés ; projet d'implantation d'une gare intermodale permanente ; développement d'un parc industriel et logistique et transport.

1180 Il utilise le territoire de Roussillon à la seule fin de décongestionner l'île de Montréal et, s'il y a une disgrâce, c'est bien celle-ci. Sans égard aux besoins de développement des 11 municipalités de la MRC Roussillon – et quand on dit les 11 municipalités, on parle aussi des gens qui sont sur le territoire, c'est-à-dire autant l'urbain que le rural – des 145 000 habitants, de ses 6 parcs industriels, de ses centaines d'entreprises dans la région de la défunte Montérégie Ouest.

1185 Montréal fait des pressions présentement pour éviter que nous ayons une plate-forme intermodale. Pourquoi ? Parce qu'ils veulent s'approprier cette richesse, ce pouvoir, ce droit que, nous aussi, nous avons à nous développer.

1190 Il sape les avantages stratégiques inhérents à la localisation géographique exceptionnelle des axes autoroutiers de la 15, de la 30 et ne localise pas l'infrastructure de l'autoroute 30 au meilleur endroit possible.

Il ne permet pas d'optimiser les terres qui seront enclavées par le tracé, ni d'optimiser le développement du secteur bioalimentaire tel que souhaité par la MRC, le CLD de Roussillon.

1195 J'arrive à la conclusion. Comme vous pouvez le constater, une grande somme de travail a été réalisée pour obtenir ces quelques conclusions. La CRÉ Ouest recommande au Bureau des audiences publiques sur l'environnement de retenir la stratégie d'intervention intégrée supportant le tronçon Jean-Leman/Roussillon identifié par la Ville de Candiac.

1200 Les résultats projetés justifient cette recommandation compte tenu des investissements déjà entrepris par le milieu et engagent un développement durable sur les considérations d'aménagement du territoire, d'environnement et de développement économique et social régional.

1205 Il nous reste encore à nous retrousser les manches pour qu'émerge une nouvelle région et que celle-ci puisse apporter sa contribution au Québec d'aujourd'hui et de demain. Nous sommes confiants que le BAPE entendra la demande que nous lui adressons avec la plus grande attention.

1210 Et, en terminant, vous savez, j'ai un grand respect pour le travail effectué par les fonctionnaires du ministère des Transports du Québec, d'ailleurs pour les fonctionnaires à travers le Canada et le Québec et les municipalités. Ce n'est pas un travail très, très facile parce que souvent ils sont les boucs émissaires de la misère de tout le monde. Ils partagent un peu le fardeau des élus. Ils cherchent à être efficaces, logiques, et je crois que le tronçon proposé par le MTQ est efficace et logique dans une optique purement de transport. Mais nous qui vivons dans la polyvalence, on vit avec toutes les réalités du milieu. Nous avons une responsabilité de leur demander d'être plus vigilants, des fois empiéter un petit peu sur leur rigueur logique, leur demander de voir un petit peu au développement plus harmonieux. L'efficacité, des fois, c'est important, mais il faut être capable d'être harmonieux aussi.

1220 Alors, c'est dans ce sens-là que nous apportons nos critiques face au travail qui a été effectué par les fonctionnaires du MTQ. Je pense que ce que nous faisons aujourd'hui est essentiel. Ça nous permet de pouvoir intervenir auprès des fonctionnaires du ministère des Transports du Québec, de la même façon que le gouvernement du Québec voudrait que la société intervienne à travers la Conférence régionale des élus, c'est-à-dire en consultation.

1225 Le gouvernement du Québec, par la Loi 34, souhaite qu'on consulte davantage avant de prendre des décisions, s'asseoir avec le milieu avant de prendre des décisions, de faire des choses de façon intégrée, harmonieuse pour un développement durable. Et ce qu'on fait aujourd'hui, c'est exactement ça, s'asseoir avec le MTQ, je sais qu'ils sont ici aujourd'hui, et de faire valoir nos points de vue, tout en respectant leur spécialité et leurs convictions dans leur spécialité. Alors, je vous remercie beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1235 Merci, monsieur Pavone. Dans votre mémoire, vous avez mentionné que le tracé Jean-Leman/Roussillon représente un tracé supérieur qui vient bonifier la proposition du ministère et ce, à tous les niveaux : géométrie, environnement, qualité de vie, développement économique, développement bioalimentaire. Est-ce que vous pourriez m'expliquer comment le tronçon Jean-Leman/Roussillon s'avère un tracé supérieur au niveau de la géométrie ?

1240 **M. SERGIO PAVONE :**

1245 Bien, au niveau de la géométrie, les pentes sont plus douces. On n'a pas des pentes plus radicales. Les tournants sont moins – excusez l'expression très commune – mais moins à pic. On a des pentes beaucoup plus douces sur la construction de ce tronçon.



**LE PRÉSIDENT :**

Ne croyez-vous pas que lorsque le ministère a fait sa géométrie, il a respecté toutes les règles de l'art ?

1250

**M. SERGIO PAVONE :**

Tout à fait.

1255

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, s'il a respecté les règles de l'art, c'est conforme à tout ?

**M. SERGIO PAVONE :**

1260

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1265

Donc, il n'y a pas une nécessité, à ce moment-là, d'avoir des pentes plus douces.

**M. SERGIO PAVONE :**

1270

En fait, il n'y a jamais nécessité de faire des choses un petit peu mieux, mais quand on fait un petit mieux, des fois, pour la qualité de vie, c'est plus approprié. On peut éviter. C'est certain, chez nous, la police nous donne des recommandations sur comment faire une intersection et comment faire des arrêts aux intersections. Et si on se limite uniquement aux recommandations des policiers, c'est froid et c'est très efficace. Par contre, si on peut se permettre des embellissements, ça peut être très plaisant aussi de faire un arrêt. Donc, c'est dans cette optique-là et non pas seulement... et ça revient un peu à ce que je disais : la logique et la rigueur versus l'harmonisation.

1275

**LE PRÉSIDENT :**

1280

Mais il ne faut pas faire trop d'arrêts.

**M. SERGIO PAVONE :**

Je vous comprends.

1285

**LE PRÉSIDENT :**

J'étais pour passer un commentaire, mais je pense que je vais m'abstenir.

**M. SERGIO PAVONE :**

1290

Avez-vous eu un ticket récemment ?

**LE PRÉSIDENT :**

1295

Non, non. Non, ce n'est pas ça. C'est parce que j'ai déjà été conseiller municipal dans une petite ville qui s'appelle Charlesbourg et on avait souvent à faire avec des policiers et des citoyens. Il y en a qui voulaient qu'on installe un arrêt ; d'autres qui voulaient qu'on en enlève, etc., etc. Donc, ça ne finit plus.

1300

**M. SERGIO PAVONE :**

C'est comme les tronçons.

**LE PRÉSIDENT :**

1305

Oui, effectivement. Donc, vous avez parlé que le tronçon Jean-Leman/Roussillon était supérieur. Quels sont les éléments significatifs, si on fait abstraction de la géométrie, quels sont les autres éléments significatifs qui font que c'est un tracé supérieur à celui du ministère des Transports ?

1310

**M. SERGIO PAVONE :**

1315

En fait, au niveau de l'environnement, on protège un boisé et un étang. La qualité de vie, on en a parlé tout à l'heure. Ça ne donne rien de répéter mais, bon, évidemment, si on est capable d'avoir la zone urbaine un petit peu plus éloignée, c'est plus avantageux pour la qualité de vie. Évidemment, le développement bioalimentaire, on l'a mentionné aussi, monsieur Largy en a parlé, c'est de protéger le potentiel de différents développements bioalimentaires et les spécialisations qu'on pourrait avoir sur le territoire. On va pouvoir faire acheminer tout ça à travers justement notre plate-forme logistique.

1320

Bien, écoutez, la plate-forme elle-même, lorsqu'on la mentionne, parle d'économie à elle seule. Cette plate-forme logistique représente le cœur du développement futur pour toute la région, pas seulement Roussillon mais pour l'ensemble de la Conférence régionale des élus, puisqu'on pourra y acheminer d'un bout à l'autre de la CRÉ tous les produits qu'on pourra lui acheminer.

1325

**LE PRÉSIDENT :**

1330

Vous mentionnez également que le tracé de la Ville de Candiac s'appuie sur la stratégie de développement agricole du CLD et de la MRC de Roussillon. Toutefois, ce tracé – en tout

cas, jusqu'à preuve du contraire – est celui qui empiète le plus sur les terres agricoles. Quelle importance est accordée à la perte de ces sols dont on dit qu'ils sont de bonne qualité ?

**M. SERGIO PAVONE :**

1335

En fait, comme on a mentionné plus tôt, c'est important d'avoir des terres agricoles, mais encore faut-il s'en servir. Donc, si nous empiétons sur des terres agricoles pour favoriser l'exportation des matières agricoles, c'est important de pouvoir maximiser ailleurs où il existe des terres agricoles qui ne sont pas exploitées. Donc, peut-être encourager – et c'est ce qu'on a dans

1340

notre développement économique, dans notre projet et notre plan, notre planification de développement économique – c'est de s'assurer de prendre les terres agricoles, puis de stimuler le développement.

1345

Alors, si on prend des terres, puisque, de toute façon, on va en prendre, et quand on parle qu'on utilise plus de terres agricoles, je suis désolé, mais il y a des endroits où on a bâti des autoroutes au Québec où on a empiété beaucoup plus qu'on empiète présentement sur les terres agricoles et la différence entre les deux n'est pas si énorme que ça. Par contre, si on peut maximiser les autres terres agricoles existantes sur le territoire et que cette plate-forme permette l'enrichissement des gens qui travaillent en agriculture, je ne vois pas en quoi c'est vraiment un

1350

danger.

**LE PRÉSIDENT :**

1355

Pourquoi dites-vous que le tracé de Candiac constitue le seul tracé de développement durable ?

**M. SERGIO PAVONE :**

1360

En fait, principalement avec la plate-forme intermodale. C'est une plate-forme qui va pouvoir faire circuler toute la logistique de transport de la région. Et si on est capable d'harmoniser train, bateau, autoroute, je pense qu'on parle dans le sens du développement durable.

**LE PRÉSIDENT :**

1365

Mais ça m'apparaît plus à mon point de vue être du développement économique que du développement durable. Parce que le développement durable, il faut tenir compte de beaucoup d'ensembles, n'est-ce pas ?

**M. SERGIO PAVONE :**

1370

Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

1375 Et non seulement le développement économique, mais il faut parler d'environnement, il faut parler d'un paquet de facteurs. Et ça, j'ai un peu de difficulté quand je retrouve ça dans votre mémoire, parce que j'essaie de comprendre et je ne suis pas certain de saisir.

**M. SERGIO PAVONE :**

1380 En fait, le développement durable, c'est d'intervenir sur l'environnement de façon à maximiser les retombées et en limitant l'étalement. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'on va concentrer toute la logistique de transport dans une ville de la MRC au lieu d'étaler ça dans toutes les villes. Moi, j'appelle ça du développement durable.

1385

**LE PRÉSIDENT :**

1390 Moi, je n'ai pas de problème avec ça, avec votre définition. Considérez-vous que le tracé proposé par la Ville de Candiac est cohérent avec votre plan quinquennal 2005-2010 qui mentionne notamment la nécessité de développer le créneau bioalimentaire et de reconnaître que l'essor économique passe par le développement du milieu rural.

**M. SERGIO PAVONE :**

1395 Oui. Il n'y a pas de contradiction. Il y a absolument aucune contradiction. En quoi ce tronçon va-t-il, outre le fait que nous empiétons sur une partie de terres agricoles, outre ce fait, en quoi le tronçon va nuire au développement du bioalimentaire et de l'agriculture ? En rien. Il va le bonifier. Il va l'aider. On va donner un accès routier qu'on n'a pas présentement. Plus rapide à livrer notre marchandise, moins coûteux puisqu'on doit passer moins de temps à faire des grands rangs, puis faire des arrêts, puis à reprendre la route. Circuler dans les rangs, ce n'est pas toujours évident. Il faut faire des arrêts. La circulation est très dangereuse.

1400

1405 Nous, on fait la police sur un territoire de quatre municipalités et puis je vais vous dire, sur les quatre municipalités, on en a trois – sur cinq municipalités, excusez-moi – on en a trois qui ont beaucoup de zones rurales, et je vais vous dire que la plupart de nos accidents les plus graves se produisent justement entre les camions et les petits véhicules. Donc, si on peut éviter ça aussi, si on enlève les voitures qui arrivent à pleine vitesse dans les rangs dans le derrière de camions ou de remorques ou de tracteurs, ça peut aussi être un outil de la santé. On protège la vie humaine. Les fermiers vont être moins, vont se sentir moins en danger. Il y a toutes sortes d'éléments.

1410

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Est-ce que vous pourriez déposer le plan quinquennal que vous avez mentionné

1415 2005-2010 à la commission et surtout nous expliquer comment le tracé proposé par la Ville de Candiac s'harmonise avec ce plan quinquennal quant aux orientations relatives à l'agriculture.

**M. SERGIO PAVONE :**

1420 Vous voulez que je vous en fasse la démonstration ou vous voulez que je vous dépose le...

**LE PRÉSIDENT :**

1425 Bien, déposez le plan, puis répondez à l'autre partie, s'il vous plaît.

**M. SERGIO PAVONE :**

1430 Bon, alors encore une fois, je répète, l'infrastructure routière va nous lier d'un bout à l'autre du territoire. Par conséquent, ça permet au transport des marchandises qui proviennent du milieu agricole de faire provenir leurs marchandises d'une façon plus efficace.

**LE PRÉSIDENT :**

1435 Mais si on fait abstraction de la plate-forme là, si on parle strictement agriculture.

**M. SERGIO PAVONE :**

Oui ?

1440 **LE PRÉSIDENT :**

En quoi s'harmonise-t-il ?

**M. SERGIO PAVONE :**

1445 Bien, vous avez un réseau routier qu'on n'a pas présentement. Je ne sais pas comment vous l'expliquer mieux que ça. Il y a d'autres éléments que nous allons entreprendre comme développement pour chacune des MRC pour l'ensemble de la CRÉ. Nous allons investir sur la promotion, on va investir sur toutes sortes d'éléments de développement. On a aussi un organisme qui fait de l'exportation. Nous allons mettre en œuvre une panoplie de services autant  
1450 pour le commerce, l'industrie mais aussi pour le bioalimentaire, recherche et développement.

On va faire des partenariats avec des écoles, des universités pour offrir la formation au milieu agricole pour être capable de bonifier ce qui existe déjà, faire des liens. Il y a toutes

1455 sortes de choses qu'on met de l'avant et qu'on va effectivement faire, qui vont faire en sorte que cette production va être meilleure. Mais pour la rendre à destination, cette production-là, ça prend une autoroute. Et la plate-forme intermodale, c'est l'endroit idéal pour faire transiter ces matériaux-là.

1460 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous reformuler ma question peut-être d'une autre façon, d'abord. Est-ce que le développement du milieu rural passe uniquement par l'implantation d'une plate-forme logistique intermodale ?

1465

**M. SERGIO PAVONE :**

Non. C'est complémentaire.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

Bon. Et quelles sont les autres façons de développer le milieu rural ?

**M. SERGIO PAVONE :**

1475

Bien, je viens de vous en mentionner quelques-unes : formation, appui de la Conférence régionale des élus et des municipalités à des programmes pour maintenir les familles qui veulent poursuivre l'agriculture dans leur propre famille et de pouvoir donner ça de père en fils ou de mère en fille. Ce sont des programmes que nous aurons à mettre en place.

1480

Présentement, c'est un plan quinquennal. Les programmes qui auront des affectations financières concrètes sont à venir. Mais nous avons une série d'idées qui ont été mises de l'avant par le milieu agricole, qui ne veut pas nécessairement dire : écoute, on va pouvoir développer l'agriculture s'il y a une autoroute. C'est complémentaire. Il y aura une série de choses à effectuer.

1485

**LE PRÉSIDENT :**

1490 Moi, je vais en avoir une dernière. Peut-être que mon collègue va en avoir une. Non ? La dernière, c'est j'aimerais ça que vous m'indiquiez quelle est la position de la Conférence régionale des élus face à la protection du territoire agricole.

**M. SERGIO PAVONE :**

1495 Quelle est la position de la CRÉ face à la protection du territoire agricole ?

**LE PRÉSIDENT :**

Exact.

1500

**M. SERGIO PAVONE :**

En fait, nous, nous n'avons pas à exercer un pouvoir administratif sur la protection agricole.

1505

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais je ne vous demande pas d'exercer un pouvoir. Je vous demande quelle est la position. Est-ce que vous êtes en faveur, en défaveur, ou contre ou pour ? C'est ça. Je veux savoir, il doit y avoir une position bien précise, bien tranchée de la part de la Conférence relativement à la protection du territoire agricole.

1510

**M. SERGIO PAVONE :**

Je peux formuler ma réponse comme ceci. Le territoire agricole doit être maximisé pour offrir une meilleure rentabilité pour ceux qui exercent l'agriculture et être capable d'offrir des biens et services à un prix le plus compétitif possible. C'est ça la position de la Conférence régionale des élus. Et si ça veut dire que dans une zone où on doit absolument favoriser une protection pour X, Y, Z raisons, nous le ferons. Mais si ça veut dire que dans telle région, nous devons être capables de faire un sacrifice pour un territoire, pour être capable de faire maximiser les autres, on va aller dans ce sens-là aussi.

1515

1520

Il n'y a pas une position tranchante et claire, dire : on est pour la protection aveuglément, comme certaines organisations le font présentement, ou sur une position de : il faut développer tout ce qu'il y a comme terre, peu importe ce qu'on fait avec. Et il existe des gens qui ont cette tendance. Nous, on doit se situer au milieu et de gérer ça d'une façon logique. On ne peut pas dire c'est noir ou c'est blanc. Nous gérons le gris et les teintes de gris. On ne peut pas dire : on va aller seulement dans un sens ou seulement dans l'autre.

1525

Ce n'est pas vrai qu'en protégeant tout ce qui existe présentement en zone verte, que demain, on sera plus prospère au niveau agricole non plus. Ce n'est pas parce qu'on a dit : tiens, on a mis une clôture, puis on ne peut plus rien faire là-dessus sauf l'agriculture, que ça veut dire que c'est ça qu'on va faire. Il y a des terres au Québec qui ne sont pas développées. Alors, la protection du territoire n'est pas une fin en soi.

1530

1535

**LE PRÉSIDENT :**

Mais celles qui sont développées à l'heure actuelle, pourquoi aller fouiller dedans ?

1540 **M. SERGIO PAVONE :**

Parce que des fois nous devons. Pourquoi déménager des gens en zone blanche alors qu'ils sont établis aux abords de rivières, ils ont des belles maisons, ils ont une belle vue, ils ont une qualité de vie extraordinaire, puis on vient les exproprier, puis on leur dit : Il y a une autoroute qui passe là. Pourquoi ? Pourquoi avons-nous mis le pied ici et transformé cette belle nature, alors qu'on aurait pu vivre dans des tipis ? On peut poser la question aussi. Mais, à un moment donné, on vit en société. Il faut se développer. Il faut le faire de façon harmonieuse et intelligente. Et je crois que ce qui est proposé avec le tronçon Jean-Leman/Roussillon, c'est une proposition intelligente.

1550 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Pavone. On va prendre dix minutes de pause, puis on vous revient.

1555 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

1560 Monsieur Rytis Bulota, s'il vous plaît, de la Ville de Châteauguay. Bonjour, monsieur Bulota !

1565 **M. RYTIS BULOTA :**

Bonjour ! Alors, j'interviens aujourd'hui pour la Ville de Châteauguay. Je suis l'urbaniste de la Ville de Châteauguay mais j'ai été mandaté pour représenter la ville elle-même. Premièrement, juste me présenter. Ça fait 27 ans que je travaille pour la Ville de Châteauguay. J'ai eu à faire dans le passé avec les projets du ministère des Transports, surtout l'autoroute 30 dans notre secteur, et l'essentiel de mon intervention va porter là-dessus.

**L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

**Début de la phrase à la page 1 : «En tant que municipalité [...]**

1575 **Fin de la phrase à la page 1 : [...] son parc Industriel.»**

J'ai ici amené un plan. Je ne l'avais pas pour dépôt. Peut-être que je pourrais vous le montrer ?



1580 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez le déposer quand même un peu plus tard à la commission, si vous voulez, monsieur Bulota.

1585 **M. RYTIS BULOTA :**

D'accord. Ce plan indique bien justement comment la coupure s'est faite dans la zone industrielle et ça indique aussi les complications pour le développement futur des résidus de la zone.

1590

**L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

**LE PRÉSIDENT :**

1595 Monsieur Bulota, j'aurais une question. Quand vous dites que le tracé Roussillon affectera moins la zone agricole à cause de l'orientation des terres, je ne suis pas un agriculteur, je ne connais pas ça, mais qu'est-ce que vous voulez dire par ça ?

**M. RYTIS BULOTA :**

1600

Le cadastre agricole, historiquement, a toujours été orienté sur les cours d'eau, à angle droit sur les cours d'eau. Si vous regardez la façon que les terres sont orientées, les premières terres qui seront affectées et, ensuite, les suivantes de l'autre côté du chemin de fer, la courbe que je crois que le tracé Jean-Leman/Roussillon prendrait affecterait moins ces terres-là. C'est du point de vue de... je fais toujours le parallèle avec ce qui s'est passé avec Châteauguay. Ils ont coupé les terres à angle parce que, évidemment, il fallait contourner la réserve indienne. Et bien, le plus de terre qu'il restait de l'autre côté, mieux ça valait pour l'exploitation agricole. C'était plus grand. Ils ont même construit un viaduc agricole qui a permis justement à la machinerie de passer de l'autre côté. En premier, l'Union des producteurs agricoles avait dit justement qu'il fallait coller le plus possible la 30 à la réserve indienne. Or, il s'est avéré que ce n'est pas vrai. Plus on en laisse de grand, plus c'est rentable du point de vue agricole.

1605

1610

**LE PRÉSIDENT :**

1615 Merci, monsieur Bulota. Mon collègue aurait une question.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1620 Une question concernant votre parc industriel à vous à Châteauguay. D'entrée de jeu, vous avez dit que vous aviez un projet qui avait été fait dans le passé, qui avait coupé votre zone industrielle. Expliquez-nous un peu quelle est la problématique chez vous de cette coupure-là ? Est-ce que c'est à cause des accès ? Quelle est exactement la problématique que vous vivez ?

**M. RYTIS BULOTA :**

1625 Le tout premier tracé qui avait été envisagé il y a près de 25 ans, passait complètement au sud de Châteauguay et de la Ville de Mercier. Enfin, la portion de la Ville de Mercier qui est collée sur Châteauguay. C'est la *Loi sur la protection du territoire agricole* et justement le lobby très fort de l'UPA qui a permis de repousser vers le nord, le plus possible vers le nord, donc vers la zone de Châteauguay le tracé de l'autoroute.

1630 Il y avait des économies aussi je crois du point de vue tracé. En coupant notre zone industrielle, le ministère évidemment économisait au point de vue de kilomètres d'autoroute et, nous, on avait déjà prévu dans notre premier plan d'urbanisme une planification. On avait même fait tous les plans d'égout, aqueduc, pour desservir cette portion du parc industriel et il a fallu refaire complètement cette planification-là.

1635 Moi, ce qui nous embête un peu, c'est que la façon dont l'autoroute coupe les terres, c'est toujours à angle, et quand on reprend, bien, il y a des résidus, des petits triangles qu'on ne peut pas faire grand-chose avec. Et, nous, notre planification du départ, quand le ministère de l'Industrie et du Commerce avait commencé, le parc industriel, bien c'était dans l'orientation des terres. Donc, là, on peut bien dire qu'on veut avoir des façades sur l'autoroute, mais ce n'est pas vrai. Ces façades-là sont difficilement construisables à cause de la géométrie du terrain. Et, en plus, l'emprise elle-même, elle est large. Ça prend beaucoup de terrain sur la zone industrielle.

1640 Le sol – juste pour revenir un peu aux questions qu'il y a eues auparavant – le sol, c'est vrai, c'est une ressource qui n'est pas inépuisable. Mais ce même sol doit supporter toutes les activités humaines. On ne peut pas parler juste d'une seule. Et c'est un ensemble. Dans notre mandat de planificateur, nous devons en tenir compte de tous ces éléments. C'est pour ça que, oui, de temps en temps, il faut en sacrifier des terres, mais le bénéfice à long terme est beaucoup plus grand.

1650

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci beaucoup.

1655

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Bulota.

**M. RYTIS BULOTA :**

1660

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1665 Monsieur Denis Leftakis, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Leftakis est ici ? Non ?  
Monsieur Yves Monette de la Municipalité de Saint-Mathieu. Monsieur Monette n'est pas là.

Ville de Delson. Bonjour !

1670 **M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

Bonjour, monsieur le commissaire ! Je me présente à nouveau. Sébastien Sylvestre, urbaniste de la Ville de Delson depuis quatre mois. Donc, la Ville de Delson veut faire part de son opposition face au projet du MTQ, tel qu'il a été proposé, et de notre part également proposer une  
1675 alternative qui est viable et qui était appuyée par la MRC Roussillon et le CLD Roussillon. Donc, je vais vous faire une présentation rapide de la Ville dans son contexte urbain, les intérêts de la Ville de Delson face au projet, donc qu'est-ce qui interpelle la Ville dans le cadre de ce projet-là, les préoccupations régionales et locales et, finalement, la position de la Ville de Delson.

1680 Au niveau de la localisation, le territoire de la Ville de Delson est limité à l'ouest par la Ville de Sainte-Catherine, à l'est par la Ville de Candiac et au sud-ouest par la Ville de Saint-Constant. On compte une superficie de 7.3 kilomètres carrés, ce qui représente 1.9 % du territoire de la MRC Roussillon.

1685 Donc, au niveau de la population, la Ville de Delson compte un peu plus de 7 200 habitants, soit plus ou moins 2 500 familles. De cette population-là, il y a un groupe d'âge qui se démarque par son importance, on parle des citoyens entre 35 et 60 ans. Les projections démographiques du développement nous permettent de croire finalement que la Ville de Delson pourrait compter, d'ici 2021, environ 647 nouvelles familles, soit une augmentation d'environ 25  
1690 %, pour un total évalué à 8 900 habitants en 2021. Donc, une augmentation de 24 %.

Au niveau du développement socioéconomique, face à cette nouvelle demande croissante en logements que la clientèle va engendrer, les possibilités qu'offrent les futurs projets de développement résidentiel vont permettre la création d'environ 604 nouveaux logements d'ici  
1695 2021 toujours. Donc, au niveau du revenu par ménage, on parle pour un ménage delsonien environ 57 500 \$, ce qui représente celui de la MRC Roussillon qui est de 60 000 \$.

Pour ce qui est des professions occupées par les citoyens de Delson, les emplois du domaine de la vente, du transport et de la transformation sont les principales sources de revenu  
1700 de la population. Ça confirme donc l'importance du parc industriel qui est créateur d'emplois et qui est accessible à la population locale également. En passant, le parc industriel de Delson génère actuellement 2 500 emplois.

Les intérêts de la Ville de Delson face au projet. Le dépôt de ce mémoire vient appuyer la position régionale de la MRC et du CLD Roussillon à l'effet que, et je cite :

1705

*L'important projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'échangeur Jean-Leman et l'autoroute 15 à Candiac et à Saint-Philippe est un projet qui comporte des conséquences néfastes pour le développement économique de Roussillon, tel que proposé par le ministère des Transports du Québec.*

1710

Plus précisément, la Ville de Delson est d'avis que le tracé recommandé et le tracé préliminaire par le MTQ dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, qui a été présenté lors de la première partie de l'audience qui a eu lieu le 30 août, dont vous pouvez voir les plans dans le cadre de notre mémoire, auront des incidences négatives sur le développement régional et local. Nous, à la Ville de Delson, on est conscientisés par les perspectives alarmantes qui ressortent de l'analyse qu'on a faite du tracé. Les tracés, finalement, le tracé préliminaire et le tracé recommandé, démontrent bien qu'ils viendront durement contraindre les possibilités d'expansion de certaines parties du parc industriel de Delson au point de vue de l'activité et de l'emploi.

1715

1720

À ce titre, le parc industriel de Delson compte deux importantes entreprises qui vont être directement touchées par le projet d'acquisition qui a été proposé par le MTQ pour le développement du tracé recommandé évidemment et du tracé préliminaire. Les deux entreprises en question, on parle de Goodfellow inc. et la Société Bock ; toutes les deux, c'est des chefs de file dans la transformation et la distribution de bois et de bois d'œuvre. Ils ont des propriétés qui totalisent 404 000 mètres carrés dans le parc industriel de Delson. Et Goodfellow, en passant, est générateur de plus de 350 emplois, et la Société Bock, une vingtaine d'emplois. À elles seules, ces deux entreprises-là représentent quand même 15 % de l'emploi créé dans le parc industriel.

1725

1730

L'aire d'acquisition qui est proposée par le MTQ pour le développement du tracé recommandé et du tracé préliminaire va venir exproprier 57 500 mètres carrés de terrain à ces deux entreprises. En fait, cette aire d'acquisition là a été présentée dans le fond par la Direction au niveau de l'ouest de la Montérégie. Donc, c'est un plan d'acquisition, une proposition d'expropriation qui a été déposée à la Ville de Delson. Donc, on est très préoccupés pour l'avenir de ces deux industries-là qui seront ainsi limitées dans leurs projets d'expansion.

1735

1740

Au point de vue du transport, les tracés viennent enclaver le parc industriel de Delson, puisque rien n'indique pour l'instant qu'il va être desservi par des voies d'accès via l'autoroute 30. La Ville juge finalement cette situation-là déplorable pour la prospérité et l'avenir de notre parc industriel.

Donc, on veut se servir de ce mémoire-là pour exprimer notre opposition face au tracé recommandé et au tracé préliminaire par le MTQ. On tient également, dans le fond, à proposer

1745 une solution ou plutôt à appuyer une solution viable qui a été appuyée par le conseil de la MRC et le CLD Roussillon. En fait, il s'agit du trajet proposé par la Ville de Candiac qui a été nommé dans le fond le tracé Jean-Leman/Roussillon comme vous en avez entendu parler.

1750 Donc, on demande au BAPE, nous, de considérer ce tracé-là, car il est un tracé privilégié pour les organismes œuvrant au développement de Roussillon et également au niveau des intérêts locaux. Ce projet-là est situé en partie sur le territoire de Delson et il va avoir des impacts majeurs sur son territoire. Donc, les autorités municipales souhaitent que leur position soit étudiée par les membres de la présente commission.

1755 **L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE**

**LE PRÉSIDENT :**

1760 Je vous remercie infiniment.  
Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1765 J'aurais des questions par rapport à l'accessibilité pour bien comprendre par rapport au parc industriel. Actuellement, si je comprends bien, c'est que l'accès se fait par le chemin Saint-François-Xavier.

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

1770 Tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1775 Et, à ce moment-là, ça, c'est le prolongement du chemin Saint-Pierre dans la partie de Saint-Mathieu. C'est bien ça ? Et ça continue sur le chemin Saint-Pierre dans Saint-Mathieu.

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

1780 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1785 Dans l'axe est-ouest actuellement, donc il n'y a pas de lien disons en fait qui pourrait relier, par exemple, le pôle industriel dans Candiac, dans l'axe est-ouest. Donc, il n'y a pas de route actuellement qui serait...

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

1790 En fait, c'est que le tracé proposé par la Ville de Candiac finalement donne une  
accessibilité au parc industriel de Delson et également au parc industriel de Candiac.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1795 Mais ce que je veux dire, c'est que vous devez construire, vous, un lien routier, en fait.

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

Tout à fait.

1800 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Dans l'axe, pour vous.

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

1805 Tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1810 Donc, actuellement, il n'y en a pas.

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

1815 Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1820 Dites-moi, la question justement de l'échangeur, en première partie de l'audience, ça a  
été mentionné qu'il y avait des discussions en cours pour cet échangeur-là. C'est quoi l'état des  
discussions actuellement avec le ministère ?

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

1825 Je vous dirais que je ne connais pas assez le dossier en termes d'implication. Je n'étais  
pas là sur les réunions de concertation. Mon directeur général serait probablement en mesure de  
répondre à ces questions-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1830 Est-ce que vous pouvez vous informer pour nous dire exactement qu'est-ce qu'il en est, si c'est possible ?

**M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

1835 Oui. Tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1840 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. On a apprécié.

1845 **M. SÉBASTIEN SYLVESTRE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1850 Maintenant, au niveau du droit de rectification, monsieur Paul-André Fournier a demandé un droit de rectification. J'inviterais monsieur Fournier à venir prendre place en avant, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Fournier !

1855 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Bonjour, monsieur le président, monsieur le commissaire ! Il y aura un certain nombre de rectifications écrites sur des sujets qui le justifient. Je vais m'en tenir à des rectifications plutôt simples verbalement.

1860 Alors, en ce qui concerne le mémoire de monsieur René Lefebvre, il n'y a évidemment pas de boisés centenaires qui sont affectés par Jean-Leman. On parle d'une partie de la friche de 20 ans et de la friche de 5 ans. Donc, dans le cas de la friche de 5 ans, ce n'est même pas un boisé.

1865 Dans le cas du mémoire de monsieur Poissant, s'il est exact de dire que Jean-Leman n'est pas conforme au schéma d'aménagement actuel, il est inscrit au schéma d'aménagement en cours de révision. Donc, le processus suit son cours.

1870

Les chevreuils observés dans le boisé, ce boisé-là est en zone blanche. Il est en zone blanche tout près de la pesée de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et ça c'est au sud bien sûr de la voie ferrée.

1875

Dans le cas du mémoire de monsieur Gélinas, juste souligner que le boisé, la friche de 20 ans va effectivement servir de zone tampon. On la touche à peine dans un secteur mais, en général, elle va servir de zone tampon entre le développement résidentiel futur et le prolongement de Jean-Leman.

1880

Dans le cas du mémoire du Conseil régional des élus, il y a un élément extrêmement important à souligner. Contrairement à ce qui a été dit, le tronçon Jean-Leman a fait l'objet de consultation avec les élus de Candiac et avec la MRC à plusieurs reprises. Et on pourra retrouver les dates et les déposer, si vous le souhaitez, mais il y a eu de nombreuses consultations entre le ministère des Transports, la MRC et la Municipalité de Candiac.

1885

Finalement, dans le cas du mémoire de Delson, les impacts sur les propriétés de Bock et Tétréault et de Goodfellow sont des impacts qui découlent de l'implantation de la 30 au sud qui a été autorisée, je le rappelle, par le décret 482-2004 et n'ont rien à faire avec Jean-Leman. Même si on ne construisait pas Jean-Leman, on a quand même besoin de ces superficies-là chez Bock et Tétréault et chez Goodfellow.

1890

Je commenterai par écrit la partie expropriation compensation. C'est un domaine qui est plus complexe. Et en ce qui concerne l'affirmation sur l'enclavement du parc industriel de Delson, il faudrait voir ce qu'on entend par enclavement. Aucun des accès actuels du parc ne sont touchés et, en fait, on améliore même l'accès au parc industriel à travers l'échangeur qu'on construit sur la 132 au niveau de Saint-François-Xavier. Donc, il est totalement faux de dire qu'on enclave le parc industriel de Delson. Et ça complète, monsieur le président, mes rectifications verbales.

1895

**LE PRÉSIDENT :**

1900

Merci, monsieur Fournier. La commission va terminer cette séance de ce matin et nous poursuivons cet après-midi à 13 h. Merci et bon dîner.

\*\*\*\*\*

1905

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.

1910

Et, j'ai signé :

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**