

Vous trouverez ci-jointes les rectifications que nous souhaitons apporter à certains mémoires déposés au BAPE dans le cadre des audiences publiques pour le parachèvement de l'A-35.

Bonne journée,

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Julie Morin

Service des liaisons avec les
partenaires et les usagers

Transports
Québec

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
180, boulevard d'Anjou, bureau 200
Châteauguay (Québec) J6K 1C4
julie.morin@mtq.gouv.qc.ca
téléphone : 450.698.3400, poste 226
télécopieur : 450.698.3452

De : McCann, Bernard
Envoyé : 11 janvier 2006 08:32
À : Morin, Julie (DOM)
Cc : Caron, Bernard
Objet :

Parachèvement de l'A-35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

Rectifications aux mémoires déposés au BAPE

UPA - Syndicat de Venise (DM1)

- À l'est de la rivière aux Brochets, le déplacement du tracé initialement exproprié par le MTQ affecte selon les inventaires agricoles réalisés, six (6) exploitations agricoles et non une douzaine, tel que mentionné par l'UPA (page 2, 3^e paragraphe).
- Contrairement à ce qui est avancé par l'UPA (page 3, paragraphe 4), des mesures d'atténuation visant à redonner accès aux terres enclavées par le tracé retenu à l'est de la rivière aux Brochets (chemin de desserte, viaduc agricole, etc.) ont été proposées par le MTQ dans le cadre de son étude d'impact.
- Relativement aux coûts de construction additionnels associés au tracé alternatif proposé par le milieu à l'est de la rivière aux Brochets qualifiés par l'UPA «*d'infimes par rapport à l'ensemble du projet*» ainsi qu'aux effets de ce tracé sur le milieu naturel, dont on mentionne «*qu'il n'aurait à peu près aucune influence sur le milieu écologique ambiant*» (page 3, 7^e paragraphe), rappelons que le MTQ a estimé que les coûts additionnels associés au tracé alternatif était de l'ordre de 4,4 M \$ et que la construction du tracé alternatif à la limite de la forêt marécageuse impliquait des impacts significatifs sur le milieu naturel (qualité des eaux, habitats du poisson, végétation de milieu humide, faune et flore à statut précaire, etc.).

Perle St-Jean (DM4)

- Selon les informations obtenues dans le cadre de l'étude d'impact, l'entrée alternative au Refuge d'oiseaux migrateurs de Philipsburg via le chemin Saint-Armand n'est plus accessible depuis quelques années déjà (page 1, 5^e paragraphe).

Ferme Daniel Tougas Inc. et Ferme Tougavista Inc. (DM6)

- Les simulations hydrauliques réalisées dans le cadre de l'étude d'impact visant à déterminer les limites des crues de récurrence de 2, 20 et 100 ans dans le secteur de la traversée proposée de la rivière aux Brochets ont été effectuées à l'aide d'un modèle numérique qui tenait compte de la topographie actuelle du terrain, donc de la présence des digues construites au cours des années 80 au bout de certains champs (page 2, 2^e paragraphe).

Municipalité de Saint-Armand (DM7)

- Concernant l'échangeur Sain-Armand Sud, précisons qu'à cet endroit, l'autoroute projetée passera en dépression par rapport au profil du terrain existant et non en «*tunnel*», tel que mentionné au 3^e paragraphe de la page 5 du mémoire de la municipalité.

- Relativement aux mesures de compensation qui seront mises de l'avant dans le contexte du projet (5^e paragraphe de la page 9 du mémoire), le MTQ souscrit au concept de «zéro perte nette d'habitat». Tel que mentionné en cours d'audiences, les modalités précises du programme de compensation qui sera mis de l'avant par le MTQ seront précisées en conformité avec les exigences réglementaires applicables (fédérales et provinciales), une fois que l'étude approfondie des impacts du projet aura été acceptée par les autorités fédérales.
- Contrairement à ce qui est mentionné au 2^e paragraphe de la page 14 du mémoire de la CBVBM, la CBVBM, il n'existe pas d'exception au MTQ quant à la méthode d'entretien hivernal à privilégier pour les routes longeant des cours d'eau.
- Concernant les mesures mises de l'avant par le MTQ afin de minimiser les impacts du projet sur la qualité des eaux de surface, particulièrement en période hivernale et dans le secteur sensible de la forêt marécageuse, mentionnons que le MTQ ne se limite pas qu'à prévoir des bassins de sédimentation, tel que mentionné au 4^e paragraphe de la page 14 et au 1^e paragraphe de la page 15 du mémoire. En effet, le MTQ compte sur la mise en œuvre de la méthode d'entretien de fossés dite du «tiers inférieur» pour assurer une filtration des eaux provenant de son emprise et ce, avant le rejet de celles-ci en milieu naturel. Dans le secteur sensible aux sels de déglacage de la rivière aux Brochets, le MTQ s'est par ailleurs engagé à étudier la possibilité d'aménager en plus des bassins de sédimentation, des marais filtrants qui seraient combinés à ces derniers.
- Contrairement à ce qui est mentionné au 4^e paragraphe de la page 18 du mémoire la CBVBM, l'échangeur Saint-Armand Nord prévoit également une desserte piétonnière et cycliste de part et d'autre de la future infrastructure autoroutière.
- Contrairement à ce qui est mentionné au 4^e paragraphe de la page 21 du mémoire la CBVBM, la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables prohibe toute construction de nouvelle route dans la plaine inondable de grand courant (crue de récurrence de 2-20 ans).
- Contrairement à ce qui est mentionné au 5^e paragraphe de la page 22 du mémoire la CBVBM, l'aire de fraie répertoriée en bordure de la forêt marécageuse qui sera affectée par l'implantation du tracé alternatif proposé par le milieu (tracé vert) constitue une frayère reconnue par la FAPAQ dont le potentiel est jugé moyen par cet organisme (référence Pierre Bilodeau de la FAPAQ, lors de la première partie des audiences publiques).