



# SYNDICAT DE VENISE

---

## Prolongement de l'autoroute 35

---

**Mémoire**  
présenté  
à l'occasion  
de la tenue  
d'une audience publique  
du  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

au nom du  
**Syndicat de l'UPA de Venise**

par

**Michel Morin**  
secrétaire-trésorier

Saint-Sébastien  
24 novembre 2005

---

Madame la Présidente,

Tel que stipulé dans la présentation de sa requête, le Syndicat de l'UPA de Venise donne son accord au projet de prolongement de l'autoroute 35. Cet axe autoroutier s'avère indispensable au développement de l'économie du Québec avec nos voisins américains et sa réalisation devrait avoir pour effet direct de redonner à la route 133 sa vocation de desserte locale et la tranquillité qui devrait être sienne.

Toutefois, ce gigantesque projet traîne avec lui certaines imperfections dont une majeure au niveau de la portion sud du trajet, soit celle qui court de la Rivière-aux-Brochets à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River jusqu'à la frontière américaine. Sans minimiser l'importance de certaines autres corrections souhaitées et que diverses personnes ont présentées à la Commission, nous avons choisi de concentrer notre intervention uniquement sur cette portion. Pour le Syndicat de Venise, il s'agit de protéger la survie même de quelques uns de ses membres.

La proposition présentée par le Ministère des Transports du Québec diffère du tracé initial exproprié il y a une trentaine d'années. Elle est déportée quelque 200 ou 300 mètres vers l'est, soit en plein milieu des terres agricoles de près d'une douzaine de nos membres. Ce simple écart a pour conséquence de scinder en deux les terres existantes, d'en enclaver la partie résiduelle et de mettre fin à l'exploitation des surfaces telles que nous les connaissons présentement. En enlevant toute rentabilité aux terres touchées, on tue l'exploitation de ces fermes et on accule plusieurs de ces producteurs à la faillite.

#### Droits acquis

Le Ministère des Transports du Québec a exproprié, il y a quelque trente ans, l'emprise de ce qui allait devenir l'autoroute 35 à l'orée du boisée humide existant à l'est de la Rivière-aux-brochets. Si la route avait été construite à ce moment, elle serait considérée comme acquise et nous ne serions pas en train d'en discuter la pertinence.

Mais ce ne fut pas le cas. Les producteurs agricoles de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River qui voyaient leurs terres bordées par cette future route se sont donc adaptés au tracé proposé et on cultivé leurs terres en conséquences. On a drainé et aplani les surfaces, installé des pompes et autres ouvrages nécessaires au bon contrôle de l'égouttement des eaux et même établi une digue protectrice en des endroits stratégiques. Ces investissements ont fait en sorte de rentabiliser ces terrains fertiles totalement intégrés, et aussi indispensables, à la rentabilité des producteurs agricoles concernés. Et on ne parle pas ici de terrains douteux. Il s'agit de bons sols, très productifs.

Malheureusement, les définitions théoriques du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs ont eu pour conséquence de placer ces terres en plaine inondable, même si, de mémoire d'homme, aucune inondation n'en a empêché la culture année après année.

Soumis aux contraintes des règlements de l'environnement, le MTQ a présenté son nouveau tracé plus à l'est, à la limite de cette fameuse plaine inondable.

#### Des considérations bureaucratiques

Les représentations effectuées par le MDDEP nous ont fait sursauté. Comment pouvait-on assimiler à des considérations à peu près identiques les surfaces cultivées d'un côté, et les boisés et marécages qui bordent la Rivière-aux-brochets, de l'autre. On est même allé jusqu'à parler d'aire de reproduction pour les brochets. Depuis quand ces grands poissons viennent-ils « faire l'amour » dans nos labours?

Ces considérations et le dépôt de toutes sortes d'études et de rapports accablent considérablement nos membres concernés qui réfléchissent à ces questions avec leurs connaissances réelles de ce qui se passe sur le terrain et, surtout, avec leur « gros bon sens ». Ils se sentent dépassés et ne comprennent pas comment des fonctionnaires bien assis à leur bureau peuvent ainsi détruire leur gagne-pain et leur existence d'un simple coup de crayon ou à la rédaction d'une réglementation complexe.

La conséquence directe de ce déplacement de tracé a pour effet de scinder des terres en deux, comme le démontre l'annexe A de notre document, d'enclaver totalement des portions de terre arable sans aucune possibilité d'accès, de réduire la surface cultivable, et donc rentable, de plusieurs fermes au point d'acculer leur propriétaire à la faillite à très court terme.

Nos fonctionnaires travaillent fort pour sauver la faune et la flore à risque. Mais peuvent-ils le faire impunément au détriment et au péril d'un autre être vivant en voie d'extinction : le producteur agricole de Pike-River?

#### Une solution alternative présentée par le milieu

Ces mêmes producteurs agricoles ont réagi vivement. Devant céder face à la machine gouvernementale, ils se sont dits prêts à accepter un tracé alternatif que l'on placerait immédiatement à l'est du tracé initial, à l'extrémité de leurs lots cultivés. Nous nous félicitons du fait que le MTQ, tout comme les membres de cette Commission, aient accepté de tenir compte de cette proposition et l'ont inclus dans leur analyse.

Avec les connaissances que nous avons de la situation et à l'écoute des réponses données par les différents intervenants, nous avons été en mesure d'apprendre que le « tracé alternatif proposé par le milieu » était réalisable, qu'il n'entraînerait que des suppléments monétaires infimes par rapport à l'ensemble du projet, qu'il n'aurait à peu près aucune influence sur le milieu écologique ambiant et des effets nuls sur les crues printanières. Les producteurs agricoles concernés savent qu'ils devront céder une partie de leur terrain soit l'équivalent de ce que le MTQ aurait exproprié de toute manière.

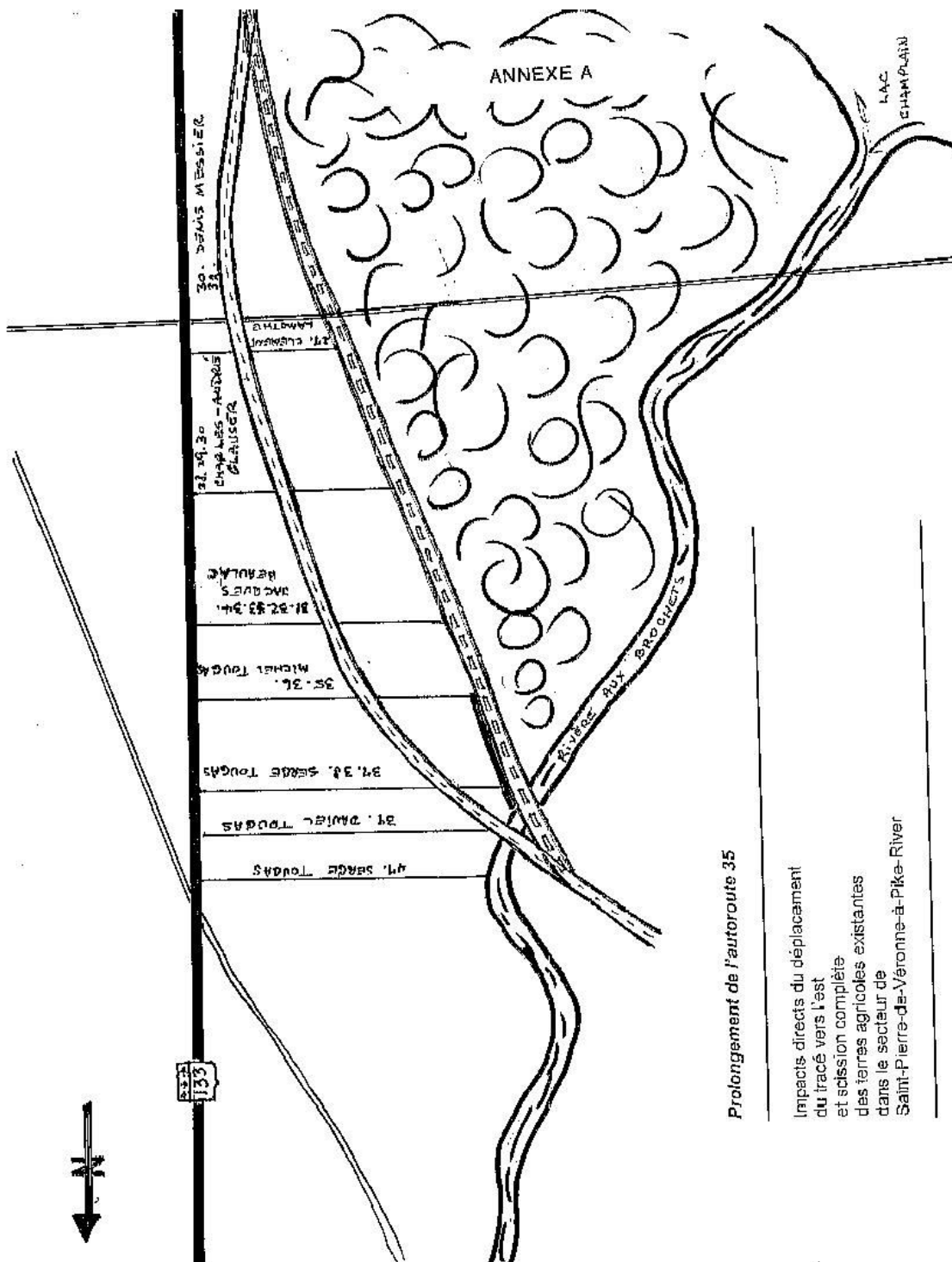
D'autre part, notre recherche (annexe B) démontre que l'élévation de terrain entre la limite des lots cultivés et la route 133 est passablement faible. On parle tout au

plus d'un mètre de pente sur un terrain qui fait plus d'un kilomètre de long. Il suffirait donc d'élever les chaussées à construire d'à peine un seul mètre pour les mettre complètement en dehors de la zone inondable 0 – 100 ans. D'ailleurs, les représentants du MTQ entérine cette constatation.

Le choix du « tracé alternatif proposé par le milieu » permettrait de sauver l'agriculture dans le secteur désigné. Le seul « hic » demeure au niveau des représentants du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs,, bien que l'on ait cru percevoir, à la lumière des réponses fournies durant l'audience publique, la possibilité d'une mesure d'exception dans leur règlement. Sachez que l'on s'accroche vivement à cette possibilité.

## Conclusion

Le Syndicat de l'UPA de Venise garde espoir que la solution du gros bon sens sera celle retenue, soit le « tracé alternatif proposé par le milieu »,

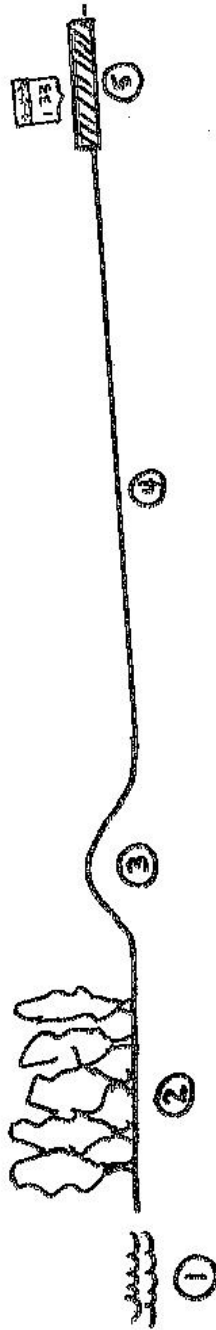


**Prolongement de l'autoroute 35**

Impacts directs du déplacement du tracé vers l'est et scission complète des terres agricoles existantes dans le secteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River

### Prolongement de l'autoroute 35

Impacts du déplacement  
du tracé vers l'est  
dans le secteur de  
Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River



#### Légende :

1. Rivière-aux-Brochets
2. Zone boisée et marécages
3. Digue et tracé initial
4. Plaine cultivée
5. Route 133

#### Note :

##### Les pentes

Entre la route 133 (# 5) et les digues existantes (# 3) correspondantes à l'emplacement du tracé initial, la pente du terrain dans son orientation est-ouest, soit en direction de la Rivière-aux-Brochets, varie de 0 à quelque 100 cm. Elle est donc presque nulle puisque l'on parle d'une plaine cultivée s'étendant sur plus d'un kilomètre.

C'est donc dire qu'une route surélevée de salement un mètre sur la ligne du tracé initial se trouverait à une hauteur au moins équivalente à l'élévation de la route 133, ce qui la placerait complètement à l'abri de toute inondation.