

Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
575, rue St-Amale, bureau 2.10
Québec(Qc)
G1R 6A6

Sujet : Mémoire sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35

Mesdames Journault, présidente et Bigué, commissaire,

Nous demeurons au [redacted] soit à 2,5 km à l'est de la future autoroute 35. Nous exploitons une ferme céréalière (maïs grain, soya, blé) de 330 Ha. 215 Ha de ces terres sont situées à Pike-River de chaque côté de la route 133. De plus, 115 Ha à St-Sébastien dans le rang Ste-Marie. Une partie de ces terres a été expropriée il y a une trentaine d'année sur les lots 126 et 128.

Nous aimerions vous faire part des inquiétudes (appréhensions) lors de la construction et la réalisation de l'autoroute 35.

- 1^{ère} La sécurité sur la route 133 lors de la construction de l'autoroute.
- 2^e Les mauvaises herbes sur l'emprise de la 35.
- 3^e Les sels déglacant sur les terres agricoles.
- 4^e Les drainages des terres agricoles de part et d'autre de la 35.
- 5^e La pollution le long de la route.

1) La sécurité

La sécurité sur la route 133 dans la municipalité de Pike-River lors de la construction de la 35. La réalisation de la 35 est prévue de 2006 à 2012 en quatre phases. Toutefois, cette planification ne tient pas compte des délais possibles et des imprévues (inflation, politique, nouvelles loi, etc.). La construction du tronçon «Route 133 de St-Sébastien jusqu'à St-Armand est prévue en dernier soit dans la phase quatre. De plus, ce tronçon est la partie la plus dispendieuse de la construction.

Jusqu'à la fin de la réalisation de la phase quatre, que nous voyons davantage vers 2035, nous nous inquiétons de la circulation sur la route 133. Ainsi, jusqu'à la finalisation du projet, la route 133 devra fournir le trafic habituel, soit les automobiles, les camions et les machineries agricoles et en plus les véhicules lourds exigés pour la construction de l'autoroute. À Pike-River, la route 133 possèdent une courbe à 90° et un pont fragile et étroit au cœur du village qui pourrait ne pas être approprié à une telle circulation. De plus, la route 133 passent entre les exploitations agricoles sur chacun de ses côtés.

Je préconiserais plutôt la réalisation du tronçon St-Sébastien-St-Armand en phase 2 plutôt qu'en phase 4 pour pallier ce problème.

2) Les mauvaises herbes

Voir la résolution adoptée unanimement lors du congrès général de l'UPA en décembre 2005 en annexe.

3) Les sels déglaçants

Suite à la plainte que je vous ai faite, le Ministère de l'agriculture a débuté une étude sur l'effet néfaste des sels déglaçants sur les terres agricoles. Il existe d'autres alternatives plus écologiques (à base d'amidon de maïs) pour déglacer les routes utilisées chez nos voisins du sud qui pourrait être envisagés.

4) Le drainage des sols

La nouvelle autoroute coupe l'égouttement naturel de surface, de même que les drainages sous-terrain des terres agricoles. La solution proposée par la MTQ est acceptable à première vue, soit la relocalisation des cours d'eau verbaliser dans l'emprise de l'autoroute. Qui dit «dans l'emprise de l'autoroute » dit non accès pour l'entretien et pour le nettoyage au besoin des cours d'eau verbalisés qui sont sous la juridiction des MRC.

Il faudra prévoir qu'en tout temps l'accès aux cours d'eaux verbalisés aux personnes mandatées par la MRC pour les travaux d'entretiens et nettoyage pour le bon drainage des terres agricoles.

5) La pollution le long de l'autoroute

Nous marchons régulièrement le long de nos champs aux abords de la route 133. Ainsi nous avons constaté le problème dont j'aimerais vous faire part. En effet, il y a une problématique de pollution causée par les conducteurs qui jettent leurs déchets à l'extérieur de leur véhicule tel que des bouteilles de bière, des canettes, des bouteilles de verres de toutes sortes, des papiers souillés et des excréments dans des sacs de plastique, etc.

Nous vous demandons donc d'instaurer une politique punitive en installant des affiches prévenant d'une amande en cas de rejet de déchet le long de la route et une surveillance policière accrue.

Finalement, j'aurais une suggestion à faire. Il y a 60 ans, le chemin de fer ont été abandonné et le transfert du transport des marchandises lourdes par camion a été fait sur les routes. Ces routes n'étaient pas adaptées aux véhicules lourds et encore moins au nombre de véhicules. La cocirculation des camions de poids lourds et des autos n'est pas compatible, on n'a qu'à circuler par temps pluvieux ou neigeux pour le constater. En effet, les éclaboussures produites par les véhicules lourds nuisent considérablement à la visibilité des automobilistes pouvant même entraîner des accidents mortels. Il aurait fallu

nationaliser les chemins de fer au lieu de construire des autoroutes. Le plus bel exemple de cela, sont les trains de banlieue qui diminuent déjà la circulation automobile sur les routes autour de Montréal. Il en ressort qu'à court et moyen terme, il nous faudra améliorer et favoriser les réseaux ferroviaires pour le transport de marchandise et des personnes.

Dans l'espoir que nos préoccupations seront écoutées et considérées et qu'elle devienne votre.

Merci de votre attention.

Famille Jean Asnong et Hélène Campbell

Annexe

Résolutions adoptées lors du congrès général 2005 de l'UPA

1.9 CONTRÔLE DES MAUVAISES HERBES ENVAHISSANTES

CONSIDÉRANT que certaines plantes envahissantes telles que la phragmite commun, le gaillet et l'herbe à poux apportent des inconvénients majeurs aux cultures si elle ne sont pas contrôlées convenablement;

CONSIDÉRANT que ces plantes se propagent en suivant le bord des chemins, des routes, des chemins de fer, des lignes de transmissions électrique, des fossés et des parcs nationaux ainsi qu'en colonisant les terrains vacants;

CONSIDÉRANT que l'entretien des fossés le long de la voie ferrée du Canadien National (CN) et des autres réseaux ferroviaires est insatisfaisant depuis de nombreuses années;

CONSIDÉRANT que le ministère des Transports du Québec (MTQ) a adopté une nouvelle approche de gestion écologique des abords autoroutiers que implique une modification à la baisse de la fréquence et de la hauteur des fauches le long des routes;

CONSIDÉRANT que la fauche en temps opportun constitue un moyen éprouvé d'éradication de ces mauvaises herbes;

CONSIDÉRANT que l'absence de concentration entre les différents intervenants précités pourrait entraîner une perte de contrôle de ces plantes envahissantes;

CONSIDÉRANT qu'une telle façon de procéder affecte la santé publique puisque l'on assiste à la prolifération de l'herbe à poux;

CONSIDÉRANT que la plantation d'arbre ou d'arbuste peut s'avérer un moyen efficace de contrôle naturel des mauvaises herbes, en plus d'offrir une possibilité de revenu intéressant;

CONSIDÉRANT que le Code municipal et la loi sur les cités et ville exigent de faucher ces mauvaises herbes au moins une fois par année et que cette exigence n'est pas respectée;

LE CONGRÈS GÉNÉRAL DE L'UPA DEMANDE

➤ à l'UPA

- de faire des pressions sur les MTQ, le CN et autres réseaux ferroviaires pour qu'ils fassent l'éradication des mauvaises herbes très nuisible le long des voies de circulation du Québec;

➤ au MAPAQ, au ministère des Affaires municipales et des Régions, au ministère de la Santé et des services sociaux et au MTQ

- d'orchestrer une lutte efficace contre certaines mauvaises herbes très envahissantes afin d'éviter que ces plantes ne soient plus contrôlables et causent des dommages importants aux cultures;
- d'impliquer dans cette lutte les municipalités, Hydro-Québec, le CN, les autres réseaux ferroviaires et les propriétaires fonciers.

➤ au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

- de procéder à la fauche dans les parcs nationaux;

➤ à l'UPA, au MTQ, au MRNF et à la Fédération des producteurs de bois

- d'étudier la possibilité d'utiliser certaines emprises autoroutières afin d'y aménager des plantations d'arbres et d'arbustes appropriés au contrôle naturel des mauvaises herbes.