

**MÉMOIRE
SUR LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35**

PRÉSENTÉ AU BAPE

**PAR LE
SYNDICAT DE L'UPA PRÉ-VERT**

8 DÉCEMBRE 2005

Introduction

Le Syndicat de l'UPA Pré-Vert, bien qu'il ne soit pas en total désaccord avec le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Iberville et les États-Unis, croit que le tracé retenu par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) ne rencontre pas les préoccupations du milieu agricole.

En effet, le tracé retenu par le Ministère tend à avoir un impact très marqué sur le milieu agricole. L'entrée en vigueur du Règlement sur les exploitations agricoles en décembre 2004 est venu limiter les possibilités d'expansion des superficies en cultures dans les bassins versants dits dégradés. Ainsi, toute perte de superficies en culture au détriment de projets d'infrastructures autoroutières ne pourra être remplacée par d'autres superficies n'ayant pas été cultivées dans les 14 dernières années. Il s'agira ici de pertes nettes de sols agricoles, sols de très haut potentiel sur tout le territoire du Syndicat de l'UPA Pré-Vert.

Le syndicat, qui représente plus de 392 producteurs et productrices agricoles et 271 entreprises, a à cœur la protection du territoire et des activités agricoles. Dans un contexte législatif de moins en moins favorable, les producteurs vivent une crise de revenus importante. La survie de plusieurs fermes familiales québécoises est en jeu.

C'est pourquoi le syndicat tentera aujourd'hui de démontrer l'importance de l'impact du parachèvement de l'autoroute 35 sur le milieu agricole et recommandera des modifications au tracé retenu par le MTQ dans le but d'en limiter la portée.

LA LARGEUR DU TRACÉ

De l'autoroute 10 à Iberville, de même que dans le secteur de Saint-Armand, les portions de l'autoroute 35 construites il y a plusieurs années ont une largeur de moins de 70 mètres. Le MTQ avait construit cette autoroute en emprise réduite même si à cette époque on ne se préoccupait pas trop de la protection du territoire agricole et qu'on croyait en l'abondance.

Cette emprise semble être très bien adaptée aux besoins routiers. Le Syndicat de l'UPA Pré-Vert croit donc qu'une telle largeur de route, qu'un tel profil, devrait se retrouver sur l'entièreté du tracé de l'autoroute. Le MTQ pourrait ainsi économiser plus de 60 hectares de terres agricoles, soit près de 25% des superficies déjà expropriées. Dans un contexte législatif où le monde agricole ne peut remplacer les superficies en culture qu'il perd à des fins de développement, ces superficies ont une valeur inestimable aux yeux des producteurs. Elles sont désormais irremplaçables.

L'abondance n'existe plus...

LA LARGEUR DES ÉCHANGEURS

La même logique s'applique donc pour les échangeurs. Malgré que la forme recommandée par le MTQ est celle qui pour eux est de moindre coût, nous sommes d'avis que les coûts agricoles sont quant à eux trop élevés.

Les législations récentes amènent une raréfaction du sol agricole et nous obligent à protéger coûte que coûte les superficies en culture. C'est pourquoi nous recommandons un tracé d'échangeur en forme de diamant. Ce profil permet la sécurité en même temps que la protection du territoire agricole.

SAINT-ATHANASE

À Saint-Athanase, le Syndicat de l'UPA Pré-Vert désire attirer votre attention sur une problématique importante, soit la division de terres agricoles de fermes familiales.

En effet, le passage de l'autoroute 35 coupera en deux des terres agricoles cultivées et exploitées. Une ferme bovine voit ainsi ses pâturages divisés. Malgré ce que croit le MTQ, le remembrement semble à toute fin impossible puisque le résidu foncier à l'ouest de l'autoroute s'avère insuffisant pour la poursuite d'un projet bovin. Les nouvelles règles environnementales commandent des superficies d'épandage suffisantes par rapport aux animaux élevés. Malgré que le MTQ mentionne que ces propriétaires étaient expropriés depuis plus de 30 ans et que toutes les mesures ont été prises pour les compenser, il n'en demeure pas moins que ce projet d'autoroute ne s'est pas concrétisé et que les producteurs ont dû s'ajuster aux normes environnementales actuelles.

Pour cette productrice et sa relève, cela représente des détours de quelque 6 kilomètres. Elle devra de plus emprunter des axes routiers très achalandés. La route 133 et le chemin de la Grande Ligne devront donc être empruntés pour circuler et se rendre à ses champs situés de l'autre côté de l'autoroute. La pratique de l'agriculture, dans de telles conditions, ne favorise aucunement le processus de relève agricole. Le syndicat s'interroge sur la place que donne le gouvernement à l'agriculture en milieu périurbain.

SAINT-ALEXANDRE

À Saint-Alexandre, le Syndicat désire attirer votre attention sur le tracé retenu par le MTQ dans son étude d'impact. Ce dernier déplace l'échangeur prévu initialement sur la Montée de la Station lors des expropriations de 1975 vers un nouvel emplacement plus à l'ouest. De cet emplacement, l'échangeur serait alors raccordé en ligne droite à la 227 située sur la route des Soixante.

Ainsi, le MTQ entend traverser les terres agricoles sur une longueur de près de 1.7 km et sur une largeur d'au moins 35 mètres représentant en tout, avec la superficie de l'échangeur, une superficie d'une quinzaine d'hectares (annexe DA6 page 5). Ce déplacement touche directement un producteur laitier. L'entreprise venait tout juste de faire l'acquisition des superficies visées par le projet. Ces superficies sont contiguës à celles déjà possédées par le producteur. L'achat par le producteur avait été fait dans le but de rendre son entreprise conforme aux multiples règles environnementales. En effet, le Plan agroenvironnemental de fertilisation du producteur ne sera plus à l'équilibre si les superficies chèrement acquises sont perdues.

Au départ, l'échangeur était prévu sur à la hauteur de la Montée de la Station. Les véhicules sortant de l'autoroute auraient alors traversé le village pour se rendre sur la 227 située sur la route des Soixante. Cependant, le projet autoroutier ayant plus que tardé à se concrétiser, des développements résidentiels accordés par la municipalité se sont multipliés depuis l'expropriation de 1975. Ce secteur est maintenant résidentiel. Une récente réglementation municipale interdit même le passage de véhicules lourds sur la montée de la Station. Le MTQ se voit contraint à refaire les expropriations et « doit » déplacer son échangeur vers l'ouest.

Pour en justifier l'emplacement recommandé, le MTQ insiste sur la nécessité de raccorder l'échangeur à la 227 actuelle sur la route des Soixante au nord de Saint-Alexandre. Le MTQ mentionne dans son étude d'impact qu'il doit rendre le tracé de la route 227 rectiligne et éviter les deux virages sur le chemin de la Grande Ligne. Dans son étude, le MTQ mentionne que des accidents sont répertoriés au croisement du Chemin des Dussault (227) et du Chemin de la Grande Ligne de même qu'au croisement Grande Ligne et route des Soixante (227). Cependant, le MTQ, répondant à une question posée lors de la première partie des audiences, informe que des aménagements peuvent dès à présent rendre les croisements plus sécuritaires.

En effet, le promoteur a présenté des propositions de carrefours avec feux clignotants et élargissements de la voie sur le Chemin de la Grande Ligne. Les aménagements proposés permettraient la mise en place d'une voie médiane de virage à gauche vers le rang des Dussault ou vers la route des Soixante. Ces aménagements pourraient faciliter les virages à gauche des véhicules et en améliorer grandement la sécurité (annexes 11 et 12).

De plus, selon le promoteur, la circulation sur le Chemin de la Grande Ligne est appelée à diminuer grandement. Une grande partie des déplacements effectués actuellement sur le Chemin de la Grande-Ligne seront redirigés vers l'autoroute 35 une fois construite.

Nous insisterons donc ici pour que le tracé retenu par le BAPE soit celui de moindre impact pour l'agriculture, soit celui d'un échangeur sur le rang des Dussault (annexe DA6 page 3), tout en laissant la 227 à l'endroit où elle passe actuellement et en aménageant des clignotants à la hauteur du Chemin de la Grande Ligne. Il est important de rappeler ici que les études des deux tracés étudiés par le promoteur utilisent en gros les mêmes superficies quant à l'échangeur. C'est le même nombre d'hectares qui sont nécessaires pour cette infrastructure.

Nous recommandons cependant l'utilisation d'une partie du Chemin des Dussault qui est déjà expropriée et de faire l'échangeur de forme de « diamant » (annexe DA7). Cet aménagement permet de limiter au maximum les besoins en terres agricoles et les frais d'expropriations. L'utilisation d'une section transversale avec glissière médiane telle qu'illustrée en annexe DA35 permettrait d'économiser en espace en demeurant le plus possible à l'intérieur de l'emprise actuelle de 90 mètres.

LE DRAINAGE

Le tracé qu'empruntera la future autoroute 35 entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien suit le trécaré des terres. Cependant, il chevauche également un cours d'eau verbalisé nécessaire au bon égouttement des terres environnantes. Ce lien d'égouttement se doit d'être reconduit d'une façon ou d'une autre dans le but de permettre aux producteurs sis de part et d'autre de l'autoroute de poursuivre pleinement leurs activités agricoles liées pour la plupart à la grande culture.

Le monde agricole a effectué au cours des années des travaux d'amélioration de la productivité des terres en les rendant aptes à s'égoutter rapidement. Ainsi, la saison de culture peut être allongée de quelques semaines par l'apposition de drains souterrains et de collecteurs se déversant dans les cours d'eau déjà présents sur le territoire. Il est donc primordial que le MTQ rétablisse le drainage aux producteurs avant même que ne débutent les travaux de construction de l'autoroute 35. Les producteurs ne peuvent se permettre de perdre une saison complète de culture sur une portion de leurs terres par manque de drainage.

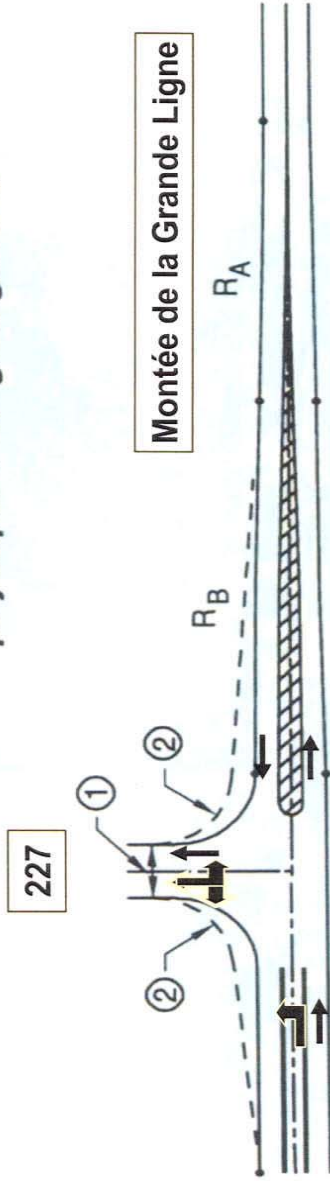
Nous sommes convaincus que ces travaux liés au drainage des terres doivent nécessairement être à la charge du ministère. Malgré que les producteurs connaissent la présence d'une emprise autoroutière au bout de leurs terres, ils devaient d'une façon ou d'une autre permettre l'égouttement de leurs superficies dans le cours d'eau le plus près et suivant les pentes menant à celui-ci. Ainsi, certains producteurs ont dû traverser l'emprise pour aller s'égoutter dans le cours d'eau. Il serait impensable que ces producteurs doivent assumer eux-mêmes les travaux de remise en état du drainage à cause du passage de l'autoroute. Pendant 30 ans aucun travaux n'a été entrepris par le gouvernement. On ne peut blâmer les producteurs d'avoir voulu améliorer une situation de drainage.

De plus, dans le but d'éviter toute nouvelle acquisition et toute nouvelle expropriation, nous sommes convaincus que les fossés qui remplaceront le cours d'eau verbalisé seront préférablement situés dans l'emprise du MTQ. Ainsi le ministère pourra égoutter ses infrastructures et drainer par le fait même les terres environnantes. Il pourrait, de plus, contribuer au nettoyage de ces cours d'eau ou fossés avec la municipalité.

Annexe II

Route 227 / Montée de la Grande Ligne Intersection améliorée – Scénario possible

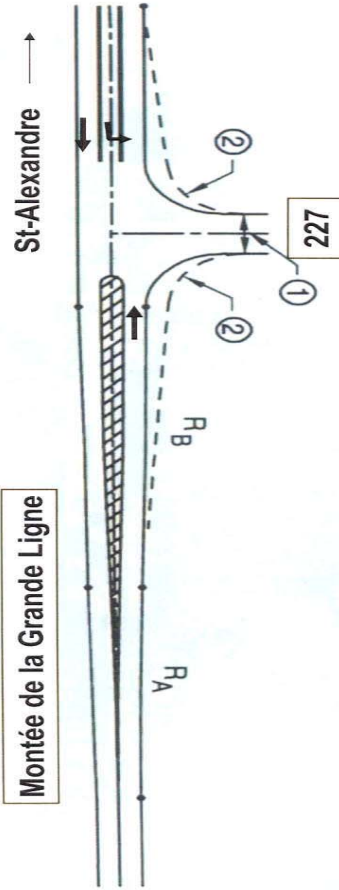
A. Carrefour majeur en T – Marquage ou terre-plein
physique : virage à gauche



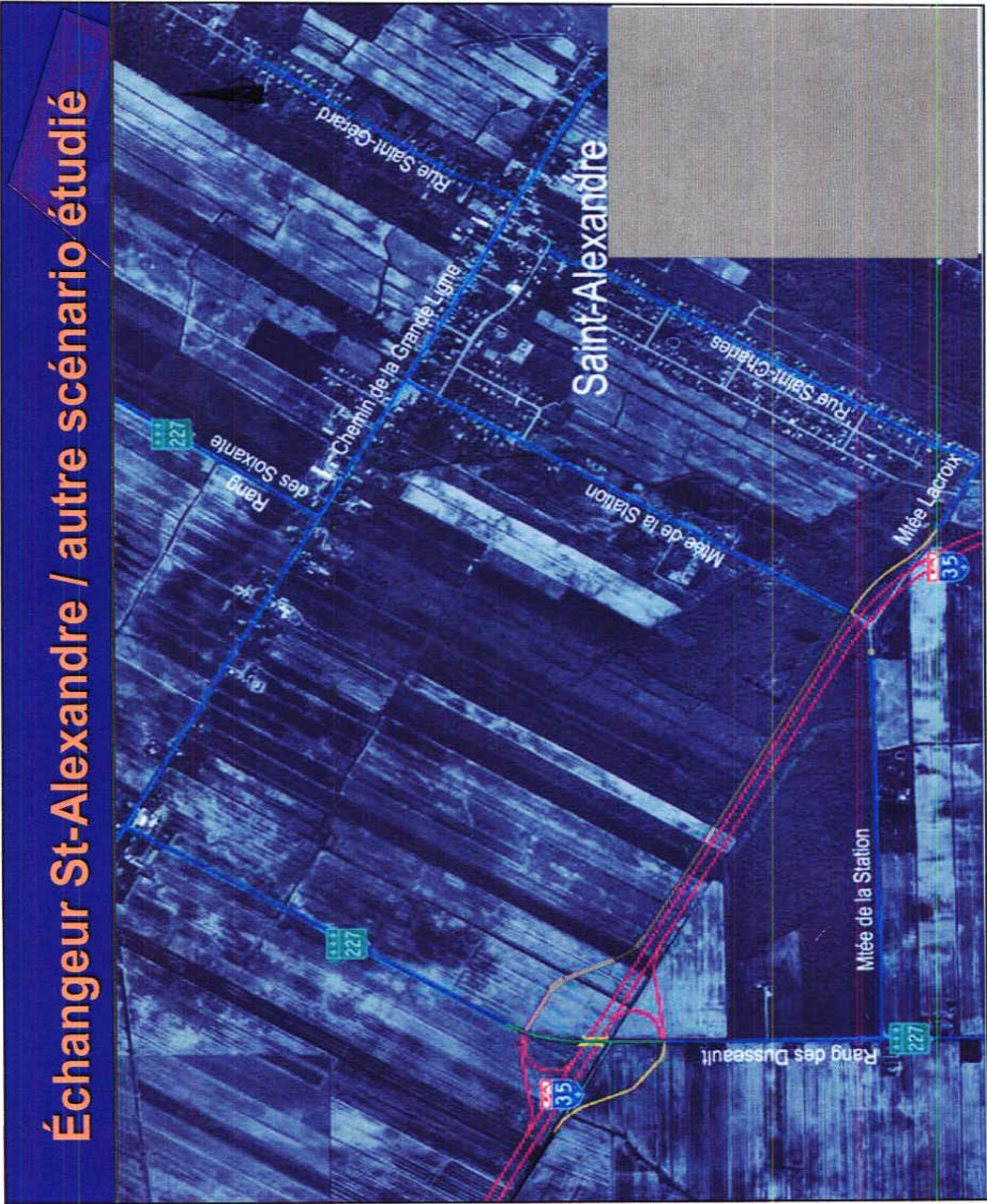
Annexe 12

Annexe 12

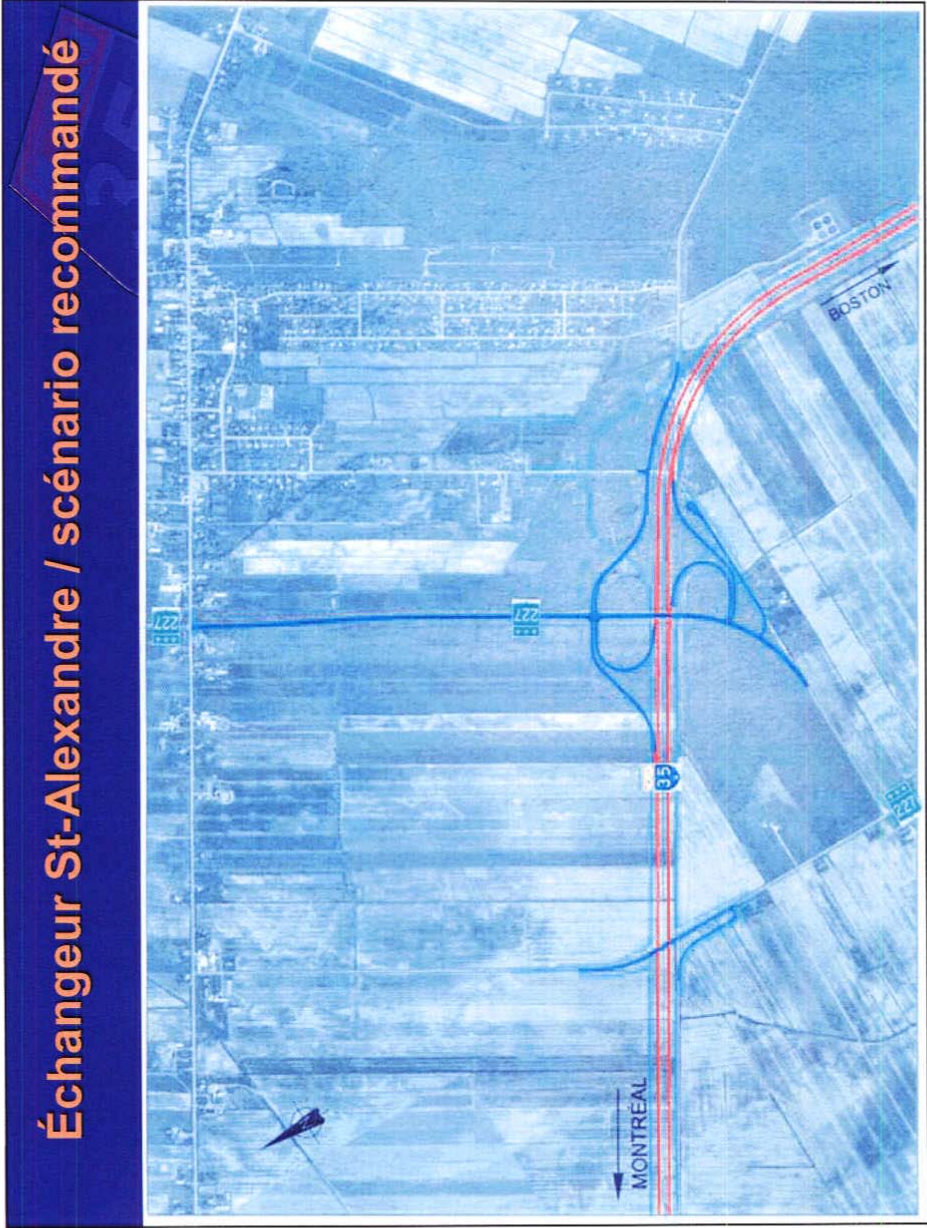
Route 227 / Montée de la Grande Ligne Intersection améliorée – Scénario possible



DA6

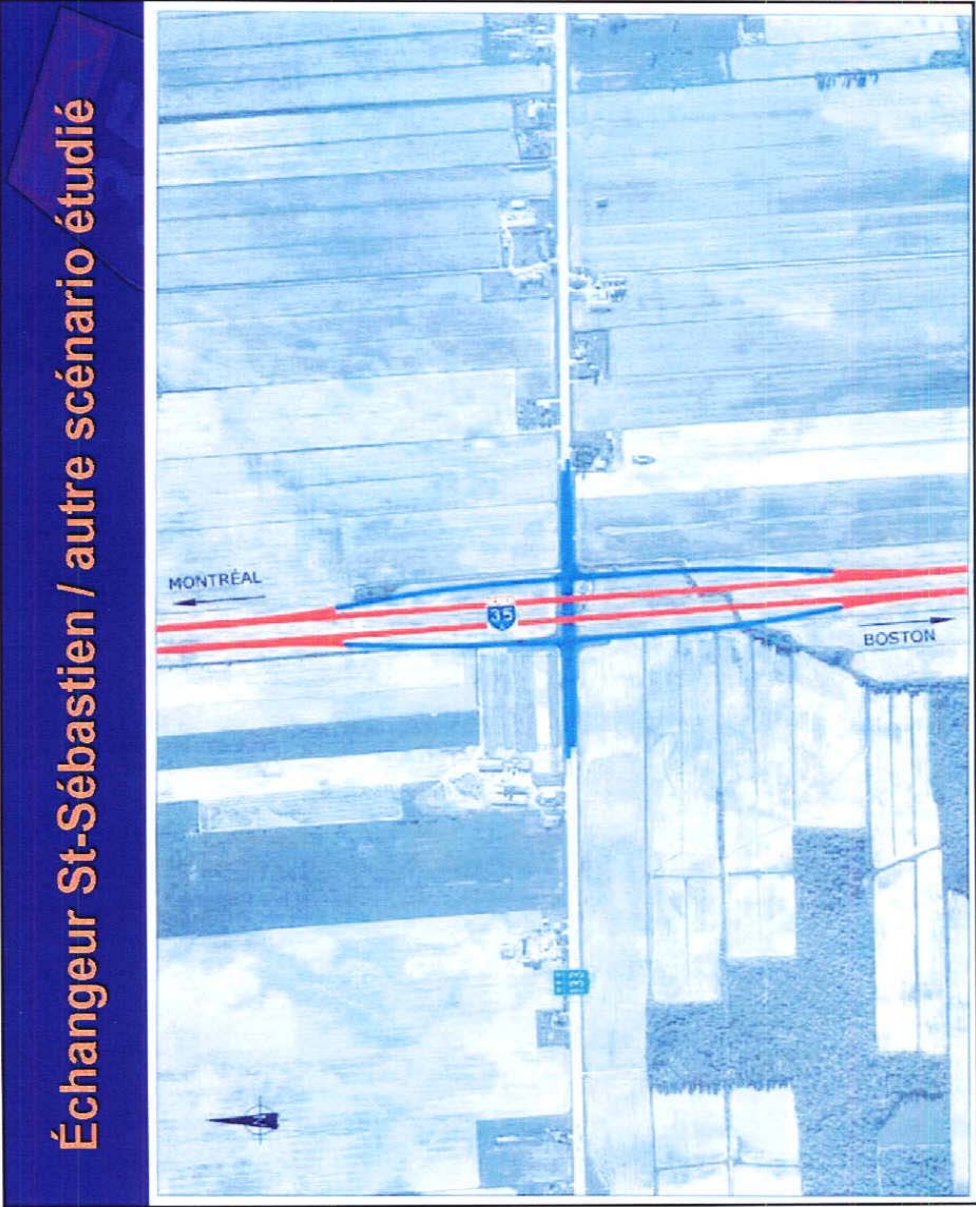


DA6



DA7

221 **DA7**
Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu
MRC Le Haut-Richelieu 6211-06-110



1

DA35

221 **DA35**
Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu
MRC Le Haut-Richelieu 6211-06-110

