

MÉMOIRE SUR L'AUTOROUTE 35

PRÉSENTÉ AU BAPE

PAR LA

FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-HYACINTHE

8 DÉCEMBRE 2005

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe.....	3
Territoire de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe.....	4
Introduction	5
La pertinence du projet.....	6
L'amplitude du tracé et des échangeurs.....	7
Le drainage	8
Les haies brise-vent.....	9
Le tracé et les échangeurs	10
Saint-Athanase	10
Saint-Alexandre	10
Saint-Sébastien	11
Baie Missisquoi et Pike River.....	12
Saint-Armand.....	13
Conclusion.....	14

Présentation de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe

Le territoire couvert par la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe correspond plus ou moins à celui de la Montérégie-Est. Il s'étend de Sorel jusqu'à la frontière américaine et ce, en longeant la rivière Richelieu de part et d'autre pour la partie Beloeil/Sorel. Son territoire est aussi délimité par les municipalités de Sainte-Christine, Lac Brome et Frelighsburg (voir carte A). Notre région agricole est située à proximité de grands centres urbains.

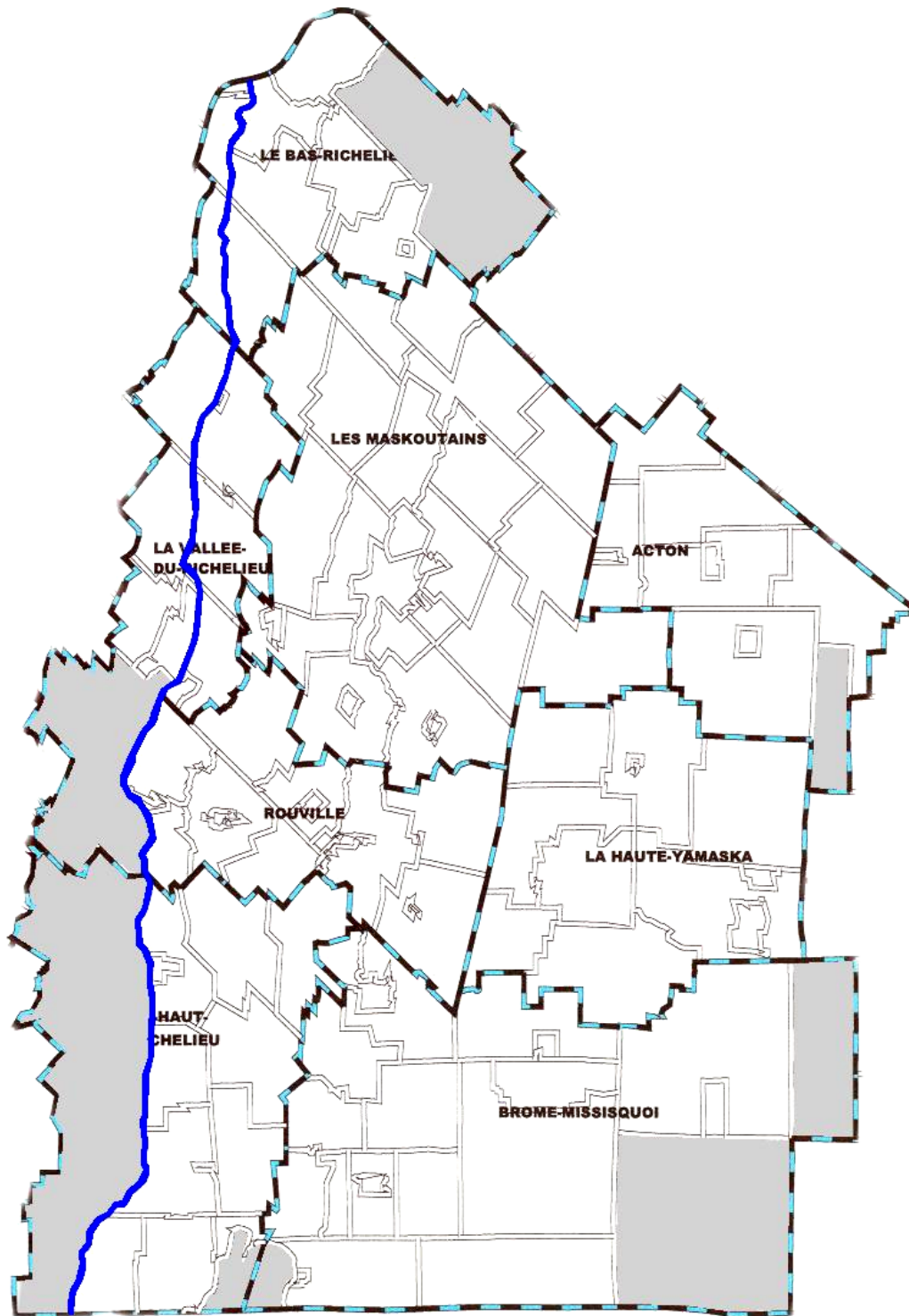
Elle regroupe au total 4 462 entreprises agricoles et plus de 6 314 productrices et producteurs agricoles, ce qui en fait la première région agricole du Québec. En 2005, le territoire compris à l'intérieur de la zone agricole représentait plus de 85 % de la superficie totale et les entreprises agricoles enregistrées au MAPAQ occupaient près de 75 % de ce territoire. En 2001, la main-d'œuvre agricole en Montérégie représentait 15 400 emplois¹, soit plus de 20 % des emplois disponibles pour l'ensemble du secteur bioalimentaire. Sur le plan provincial, cela représente 26 % des emplois agricoles. En 2001, pour le territoire de la Fédération, les revenus agricoles totaux bruts s'élevaient à près de 1,1 milliard de dollars. La MRC des Maskoutains produit pour près du tiers des revenus totaux agricoles du territoire de la Fédération. Les MRC Haut-Richelieu et Brome-Missisquoi quant à elles regroupent près de la moitié des revenus totaux agricoles.

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe regroupe au sein de son conseil d'administration 31 syndicats affiliés, dont 16 syndicats de base et 15 syndicats spécialisés. Elle peut compter sur l'engagement direct de plus de 329 productrices et producteurs agricoles à titre d'administrateurs. En date du 31 décembre 2005, le taux de membership était de 99 %.

La Fédération a toujours travaillé autour du même but, soit de permettre à l'ensemble des productrices et producteurs agricoles de gagner leur vie en sécurisant leur revenu et en respectant leurs coûts de production. Par son rôle déterminant en milieu agricole, elle siège au sein de plusieurs organismes et comités : Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CREM), Conseil du développement bioalimentaire de la Montérégie (CDBM), Conférence régionale des Élus (CRÉ), Conseil de gestion du bassin de la Yamaska (COGEBY), Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu (COVABAR), Comité du bassin versant de la Baie Missisquoi (CBVBM), Emploi-Québec, Centre régional d'établissement en agriculture (CREA), Centre régional de formation en agriculture (CRFA) et de façon décentralisée, par le biais des syndicats de base, au sein des comités consultatifs agricoles des MRC et CLD.

¹ Portrait bioalimentaire régional de la Montérégie, MAPAQ, 2002

Territoire de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe



Carte A

Introduction

Il y a maintenant plus de 30 ans, le gouvernement québécois entamait un vaste projet de développement des axes autoroutiers de son territoire. À cette même époque débutaient les travaux d'expropriation du tracé de l'autoroute 35 qui devait relier l'autoroute 10 aux frontières américaines. Ces expropriations furent réalisées en fonction des règles, des politiques et des conditions du temps.

Des entreprises agricoles ont été expropriées en 1974 et, pendant plus de 30 ans, aucune construction ne fut entreprise par le gouvernement québécois. On avait oublié la 35. Ou bien on jugeait que le réseau routier était suffisant pour rencontrer les besoins internes.

Aujourd'hui, après quelques pressions des milieux d'affaires tant canadiens qu'américains, après des tractations inter-états, on s'intéresse à nouveau à ce tronçon de 38 kilomètres non construit. Mais qui dit projet autoroutier dit nécessairement utilisation de sols agricoles et pertes en superficies en cultures, avec pour conséquence des impacts importants sur les milieux traversés et sur les entreprises agricoles. L'entrée en vigueur le 15 décembre 2004 du Règlement sur les exploitations agricoles (REA) a eu pour effet de mettre sous moratoire la culture du sol dans les bassins versants dits dégradés. Ainsi, les nouvelles règles environnementales font en sorte que les terres cultivées prennent une valeur importante aux yeux du monde agricole, puisque ces règles empêchent désormais la remise en culture de superficies non cultivées au cours des 14 dernières années. Toute perte de sol devient par conséquent irrémédiable.

Le présent document sera divisé en plusieurs sections. On suivra le tracé du début à la fin en tentant de trouver le tracé de moindre impact pour l'agriculture.

On parlera donc plus en détails :

- De la pertinence du projet;
- De l'amplitude du tracé et des échangeurs;
- Du drainage et de l'égouttement des terres;
- Des haies brise-vent;
- Du tracé et des échangeurs :
 - Saint-Athanase
 - Saint-Alexandre
 - Saint-Sébastien
 - Baie Missisquoi et Pike River
 - Saint-Armand

LA PERTINENCE DU PROJET

Malgré que le monde agricole ne soit pas fermé à la construction d'un axe autoroutier de 255M \$ entre Saint-Jean-sur-Richelieu et les États-Unis, il se questionne sur la pertinence de celui-ci. Est-ce que le niveau de passage de véhicules par jour sur la route 133 et sur le réseau secondaire environnant commande réellement la construction d'un axe autoroutier qui nécessitera la perte de 320ha de sols agricoles en culture ?

Les données fournies par le promoteur nous indiquent que seulement 3500 véhicules passent par jour au poste-frontière, dont 37% de ces véhicules sont des camions (fig 2.4) Est-ce que ce nombre justifie une autoroute ? Est-ce que toutes les autoroutes québécoises furent construites à partir de si petits débits ? De plus, les prévisions pour 2021 pour le tronçon d'autoroute 35 à la même hauteur estiment le débit à seulement 4900 véhicules.

Selon le Ministère des Transports du Québec (ci-après appelé le MTQ), ce ne serait pas tant le nombre de véhicules par jour qui commanderait un tel investissement mais bien le type de véhicule. On mentionne que la cohabitation camions et trains routiers avec les véhicules de promenade ou les véhicules agricoles amène des dangers et des conflits au niveau de la sécurité des usagers et des résidents. La cohabitation semble difficile selon eux.

Le monde agricole est conscient des dangers que peut représenter la cohabitation camions/tracteurs mais croit que des améliorations au niveau de la 133 auraient pu résoudre une partie du problème. Par exemple, l'utilisation de clignotants aux intersections problématiques, avec terre-plein et voie de virage à gauche semblent résoudre certaines problématiques dans les municipalités aux prises avec des accidents. Ce genre d'aménagement fut réalisé dernièrement aux croisements de la 227 et de la 133 à la hauteur de Saint-Sébastien. L'amélioration du rayon de certaines courbes, l'amélioration du pavage des chaussées, la réduction des limites de vitesse dans les secteurs problématiques sont toutes des avenues dont dispose le MTQ pour améliorer une situation problématique sans avoir nécessairement recours à un axe autoroutier.

L'AMPLITUDE DU TRACÉ ET DES ÉCHANGEURS

Pour le monde agricole le projet d'autoroute 35, même s'il fut exproprié il y a plus de 30 ans, doit et peut être amélioré. Dans un contexte de raréfaction des superficies en culture, des mesures visant l'économie de sols agricoles à d'autres usages que l'agriculture sont de rigueur. Le MTQ n'est malheureusement pas le seul à devoir se plier à des règles gouvernementales. L'agriculture est particulièrement régentée (REA, SAR, RCI etc.).

Le MTQ préconise une largeur de tracé de 90 mètres, soit l'entièreté du tracé exproprié (Annexe DA8 page 1). Il justifie cette amplitude par la nécessité d'assurer la sécurité du tracé, par les dangers de renversement des automobiles si les pentes de talus sont de moins de 4 pour 1, et surtout, par les coûts qu'engendrerait toute autre solution (annexe DA8 page 3). Il mentionne de plus la nécessité de prévoir qu'une partie de son emprise sera utilisée pour installer des écrans brise-vent et des fossés permettant le drainage de l'infrastructure.

Pour l'UPA, une telle amplitude pourrait facilement être diminuée pour répondre à la problématique de la raréfaction des sols agricoles. Nous tenons à rappeler ici que ce profil autoroutier de 70 mètres est celui retenu par le MTQ pour le tronçon de l'autoroute 35 entre l'autoroute 10 et Iberville (DA8 page 6). Il en est de même pour la reprise de cette voie rapide à la hauteur de Saint-Armand jusqu'aux lignes américaines (DA8 page 7). Ces aménagements ne semblent pas causer de problématiques particulières car le MTQ entend les laisser ainsi construites. Nous croyons donc qu'il n'y aura pas de contraintes de sécurité plus importantes aujourd'hui en aménageant des emprises de 70 mètres (annexe DA35). Dans un contexte réglementaire rendant les superficies de sols agricoles de plus en plus rares, réduire l'emprise de 90 à 70 mètres permettrait une économie de sols de l'ordre de 20 à 25%.

Échangeurs

Le modèle d'échangeur préconisé par le MTQ (annexe D23), malgré qu'il rencontre un souci de sécurité, représente le modèle le moins économe au niveau des superficies agricoles. La superficie occupée par les boucles des entrées et sorties d'autoroute représente une perte nette de superficies agricoles de l'ordre de 4 à 6 hectares par échangeur. Un tracé d'échangeur en diamant occupe déjà moins de la moitié de l'espace (annexe DA7 page 1) surtout s'il est accompagné d'une réduction d'amplitude de tracé à l'approche de l'échangeur (annexe DA35). Le MTQ économiserait de plus en superficies et pourrait rétrocéder aux producteurs voisins les superficies ainsi économisées.

Nous proposons donc que les échangeurs aient la forme de moindre impact pour l'agriculture, soit de forme diamant.

LE DRAINAGE

Le tracé qu'empruntera la future autoroute 35 entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien suit le tré carré 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 pour cause de mauvais drainage.

Nous sommes convaincus que ces travaux liés au drainage des terres doivent nécessairement être à la charge du ministère. Malgré que les producteurs connaissaient 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 en suivant les pentes menant à ce dernier. 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'ont 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.

LES HAIES BRISE-VENT

Les haies brise-vent ont une utilité indéniable lorsque l'on parle de protection des automobilistes contre les intempéries et contre la poudrière. Le monde agricole en est bien conscient, dans la mesure où les haies brise-vent ont leur utilité en agriculture en ce qui a trait à la protection des sols et des cultures.

Cependant, le passé nous a indiqué que les haies brise-vent causent bien souvent des préjudices aux producteurs agricoles dont les terres agricoles se retrouvent mitoyennes de haies brise-vent mal conçues. En effet, les essences utilisées, la localisation des haies brise-vent, leur entretien sont autant de facteurs pouvant contribuer à rendre les haies brise-vent dommageables à l'agriculture.

Lorsque l'on parle d'essences d'arbres, la famille des saules nous vient immédiatement à l'esprit. Les producteurs situés de part et d'autre de l'autoroute 10 en Montérégie sont aux prises avec des problèmes de drainage causés par les systèmes racinaires envahissant des saules plantés dans l'emprise : ses racines bloquent les tuyaux. Les frais nécessaires à la remise en état des installations servant au drainage sont de plus en plus importants dans ces secteurs aux prises avec l'étalement des systèmes racinaires

Lorsque le MTQ utilise les graminées, tel le phragmite pour créer un brise-vent, le producteur doit redoubler d'ardeur pour empêcher la propagation de cette mauvaise herbe dans ses cultures. Les rhizomes de cette plante peuvent eux aussi endommager les systèmes de drainage et les bloquer. Les seules méthodes efficaces pour contrôler cet envahisseur sont la tonte régulière avant et pendant la montaison et la lutte chimique. La tonte ne peut s'effectuer à certaines périodes sur des sols cultivés et la lutte chimique est fort coûteuse pour le monde agricole car cette graminée possède un fort pouvoir de propagation.

Nous voulons aussi mentionner que le code civil du Québec, à sa section IV et aux articles 984 à 986 a trait au découvert et qu'il y est mentionné qu'on doit permettre le bon ensoleillement des cultures. Il serait donc préférable que cette haie soit située à une distance ne nuisant pas aux cultures

LE TRACÉ ET LES ÉCHANGEURS

SAINT-ATHANASE

À Saint-Athanase, le monde agricole désire attirer votre attention sur une problématique importante : la scission de propriétés et de terres agricoles.

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. Pour cette productrice, cela représente des détours de quelque 6 kilomètres. Elle devra de plus emprunter des axes achalandés soient les routes 133 et le Chemin de la Grande Ligne pour circuler et se rendre à ses champs situés de l'autre côté de l'autoroute.

Malgré que le MTQ mentionne que ces propriétaires étaient expropriés depuis plus de 30 ans et que toutes les mesures ont été prises à l'époque pour les compenser, il n'en demeure pas moins que ce projet d'autoroute a plus que tardé à se concrétiser pendant que les producteurs devaient se conformer aux normes environnementales actuelles. Lors des expropriations de 70, peu de gens se préoccupaient alors de la perte de sols agricoles au profit de la construction d'infrastructures ou pour du développement de tout acabit. L'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles en 1978 aura éveillé des consciences et mis un certain frein au gaspillage éhonté d'excellents sols agricoles. Cependant depuis 1970, plusieurs autres normes, règles et lois de toutes sortes ont fait augmenter les pressions sur les superficies en culture. Elles ont aujourd'hui une valeur agricole des plus importantes car elles ont un statut précaire : elles sont en voie d'extinction, on ne peut plus remplacer les superficies perdues!

SAINT-ALEXANDRE

La tracé recommandé par le MTQ dans son étude d'impact déplace l'échangeur prévu initialement sur la Montée de la Station lors des expropriations de 1975. Ce déplacement implique que le MTQ doit refaire d'autres expropriations. Le nouvel échangeur recommandé par le MTQ devrait se situer plus à l'ouest. Dans son devis, le MTQ entend traverser les terres agricoles sur une longueur de près de 1.7 km et sur une largeur de plus de 35 mètres, ce qui peut représenter en tout, avec la superficie de l'échangeur, une superficie d'une quinzaine d'hectares. (annexes DA6 page 1 et 5)

Ce déplacement est, selon le MTQ, nécessaire pour 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 que c'est pour rendre le tracé de la route 227 rectiligne et éviter les

deux virages à gauche sur le Chemin de la Grande Ligne qu'il agit ainsi. 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, MTQ répondait à une question posée lors des audiences, à savoir que des aménagements pouvaient rendre les croisements actuels plus sécuritaires.

Le promoteur a alors présenté des propositions de carrefours avec feux clignotants et élargissements de la voie sur le Chemin de la Grande Ligne pour améliorer la sécurité des virages aux deux intersections. 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 (Voir annexes 11 et 12)

De plus, de l'aveu même du promoteur, la circulation sur le Chemin de la Grande Ligne est appelée à diminuer grandement puisqu'une grande partie des déplacements effectués actuellement sur le Chemin de la Grande Ligne seront redirigés vers l'autoroute 35 lorsqu'elle sera 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, 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 (annexe DA6 page 3). Il est important de rappeler ici que les 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 d'acquérir pour cette infrastructure. Et puisqu'une partie du Chemin des Dussault est déjà expropriée, les échangeurs pourraient être construits en forme de « diamant » (annexe DA7 page 1) limitant ainsi 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 page 1 permettrait d'économiser en espace en demeurant le plus possible à l'intérieur de l'emprise actuelle de 90 mètres.

SAINT-SÉBASTIEN

À Saint-Sébastien, l'échangeur proposé demande des superficies de bons sols agricoles présentement en culture. De plus, les sorties prévues au tracé sont situées en face de résidences et de bâtiments agricoles. Nous croyons donc important que cet échangeur ait une forme de diamant au lieu de sa forme recommandée dans le but de diminuer les utilisations de sols agricoles. En diminuant l'amplitude de l'autoroute à l'approche de l'échangeur et en utilisant la forme diamant, l'économie d'espace est évidente et on éviterait de nouvelles expropriations. Le MTQ pourrait retourner à l'agriculture de belles et grandes superficies cultivées.

Le MTQ justifie la forme « boucles » de l'échangeur en précisant que les camions devront effectuer des virages à gauche, peu sécuritaires selon eux, si la forme est de « diamant ». Selon les prévisions du nombre de voitures et de camions qui

emprunteront cet échangeur (annexe DA23), le monde agricole croit que ce ne sont pas une centaine de camions qui justifient un tel aménagement. La forme « diamant » rencontrerait la préoccupation agricole sans nécessairement se faire au détriment de la sécurité puisque très peu de camions emprunteront cette route.

Il y aurait donc économie certaine de terres agricoles, une meilleure qualité de vie pour les résidences actuelles qui se retrouvaient avec une sortie d'autoroute face à leur résidence. L'UPA tient à rappeler ici l'importance que revêt la protection du territoire agricole dans un contexte législatif limitant les agrandissements de superficies en cultures dans les bassins versants dits dégradés.

BAIE MISSISQUOI ET PIKE-RIVER

Après avoir emprunté le pont enjambant la rivière aux Brochets, l'emprise expropriée il y a plus de 30 ans, devait à l'origine suivre le boisé marécageux. Les producteurs agricoles avaient alors investi dans des équipements permettant le drainage des terres et la culture jusqu'à la limite du tracé exproprié. Mais voilà que des politiques gouvernementales obligeront le ministère des Transports à repousser plus à l'est son tracé d'autoroute (annexe DA32).

Le monde agricole considère que le tracé recommandé par le MTQ est celui ayant le plus grand impact négatif sur le milieu agricole. En effet, les producteurs agricoles de ce secteur avaient bien composé avec la nature. Année après année, des investissements avaient été consentis dans le but d'assurer le ressuyage des terres tôt au printemps. Que ce soit par la construction de digues dans les années 80, par l'installation de stations de pompage, d'installations de drainage souterrain et de surface, tout avait été fait pour améliorer les choses et toujours en fonction de l'emprise autoroutière qui devait initialement passer dans la forêt marécageuse. Le monde agricole est donc très réfractaire au tracé rouge proposé et présenté par le Ministère.

De plus, le tracé proposé par le MTQ enclavera près de 80 hectares d'excellentes terres agricoles. Malgré les prétentions du Ministère de pouvoir redonner aux producteurs touchés les superficies perdues, nous ne sommes pas de cet avis. L'autoroute aura pour effet d'empêcher la libre circulation des machineries de part et d'autre de l'emprise. Des détours très importants sont à prévoir. Les superficies restantes seront de petites tailles et difficiles à cultiver avec la machinerie actuelle. Ce sont une dizaine de producteurs agricoles qui seront directement touchés par ce changement de tracé.

Le monde agricole avait émis ces commentaires lors des rencontres avec le MTQ. Après quelques rencontres avec des représentants des producteurs, le MTQ avait alors étudié un tracé de moindre impact sur l'agriculture empruntant la limite de la plaine inondable 2 ans (annexe DA32 tracé vert). Il s'agit en fait de la limite actuelle des terres cultivées et du tracé emprunté par le gazoduc de TransCanada Pipelines. Ce tracé, qui rencontre les préoccupations de plusieurs autres groupes dont les syndicats de base et le comité de bassin versant de la Baie Missisquoi, représente le meilleur compromis. Le

Ministère a même avancé lors des audiences qu'il serait possible de faire ce tracé en emprise réduite de 70 mètres puisque nous sommes en situation particulière. Les remblais que nécessitera l'autoroute, représenteraient quelque 145 000 mètres cube. Il a été mentionné lors des audiences que le rehaussement attendu du niveau de l'eau de la Baie Missisquoi ne serait que de 1/10 de millimètre. Les relevés faits par le MTQ sur les deux propositions de tracés concluent que d'un point de vue géotechnique, les deux tracés étaient équivalents. De plus, de l'avis du MTQ, le tracé alternatif vert représente le même impact hydraulique que le tracé recommandé rouge, étant donné le nombre de cours d'eau verbalisés, de fossés de drainage et de drains d'égouttement prévus par le promoteur pour permettre la libre circulation des eaux. La plaine inondable demeure et ne sera pas condamnée par les remblais.

Les craintes du MDDEP quant à un éventuel haussement du niveau de la Baie Missisquoi si le tracé vert était retenu seront donc les mêmes que pour le tracé rouge, car le MTQ semble conclure aux mêmes impacts hydrauliques. Le fait de ne retenir que la Politique des rives, du littoral et des plaines inondables comme prémisses pour refuser le tracé vert nous apparaît plus que déraisonnable lorsqu'on conclut que les deux tracés sont équivalents en terme hydraulique, que le tracé vert a le moins d'impacts sur l'agriculture, sur la rentabilité des entreprises agricoles, sur la longueur du tracé. Il a été de plus mentionné lors des audiences que le tracé vert améliore la qualité de vie des résidences situées à la sortie du pont de la rivière aux Brochets car il amène un éloignement de ces résidences.

Quant à la présence ou non du brochet dans les champs, force est de constater que des terres cultivées sont très peu propices à une activité de fraye. Le tracé vert n'aura donc pas plus d'impact sur cette activité faunique. Le MTQ propose d'ailleurs d'aménager son tracé afin de permettre la libre circulation des eaux. Il pourra donc y avoir poursuite de la fraye du brochet, si fraye il y a, bien entendu.

SAINT-ARMAND

Pendant les audiences, nous avons été confrontés à une volonté gouvernementale de rétrocéder des parties de son emprise autoroutière à des organismes de protection des milieux humides, de la faune et de la flore. Nous désirons cependant porter à l'attention du BAPE l'importance de permettre aux propriétaires de boisés situés de l'autre côté de l'emprise en milieu humide d'avoir accès à leurs boisés. Beaucoup de superficies boisées sont enclavées et sont encore propriétés de producteurs agricoles et forestiers. Ces derniers se doivent d'avoir les accès nécessaires à l'exploitation de leurs boisés. Le monde agricole, malgré qu'il croie en la protection des espèces à statut précaire, croit surtout en la jouissance de la propriété foncière. Nous croyons que les propriétaires voisins des emprises à rétrocéder devraient avoir le choix de reprendre ou non possession d'une partie de terrain qui fut la leur il y a de nombreuses années.

CONCLUSION

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe n'est pas contre le projet autoroutier. Elle veut seulement s'assurer que ce dernier se fasse dans le respect de l'agriculture en place et en limitant le plus possible les impacts sur le monde agricole en tenant compte des éléments suivants :

Conservation maximale des superficies agricoles

- Par l'utilisation d'une emprise réduite à 70 mètres sur tout le tracé.
- Par l'utilisation d'échangeurs en forme de diamant.
- Par l'utilisation d'infrastructures déjà en place comme par exemple la 227 actuelle sur le rang des Dussault à la hauteur de Saint-Alexandre en lieu et place d'une nouvelle expropriation de terres à excellent potentiel agricole.
- Par l'utilisation du tracé « vert » de moindre impact sur l'agriculture recommandé par les producteurs touchés, les syndicats de base, la fédération régionale et le comité de bassin versant de la Baie Missisquoi.
- Par la mise en place de mesures de compensation satisfaisantes pour les producteurs qui perdront des superficies en cultures et qui se retrouveront avec un PAEF non à l'équilibre, autrement dit par le remplacement des superficies perdues malgré le REA qu'il l'interdit en bassins versants dits dégradés.

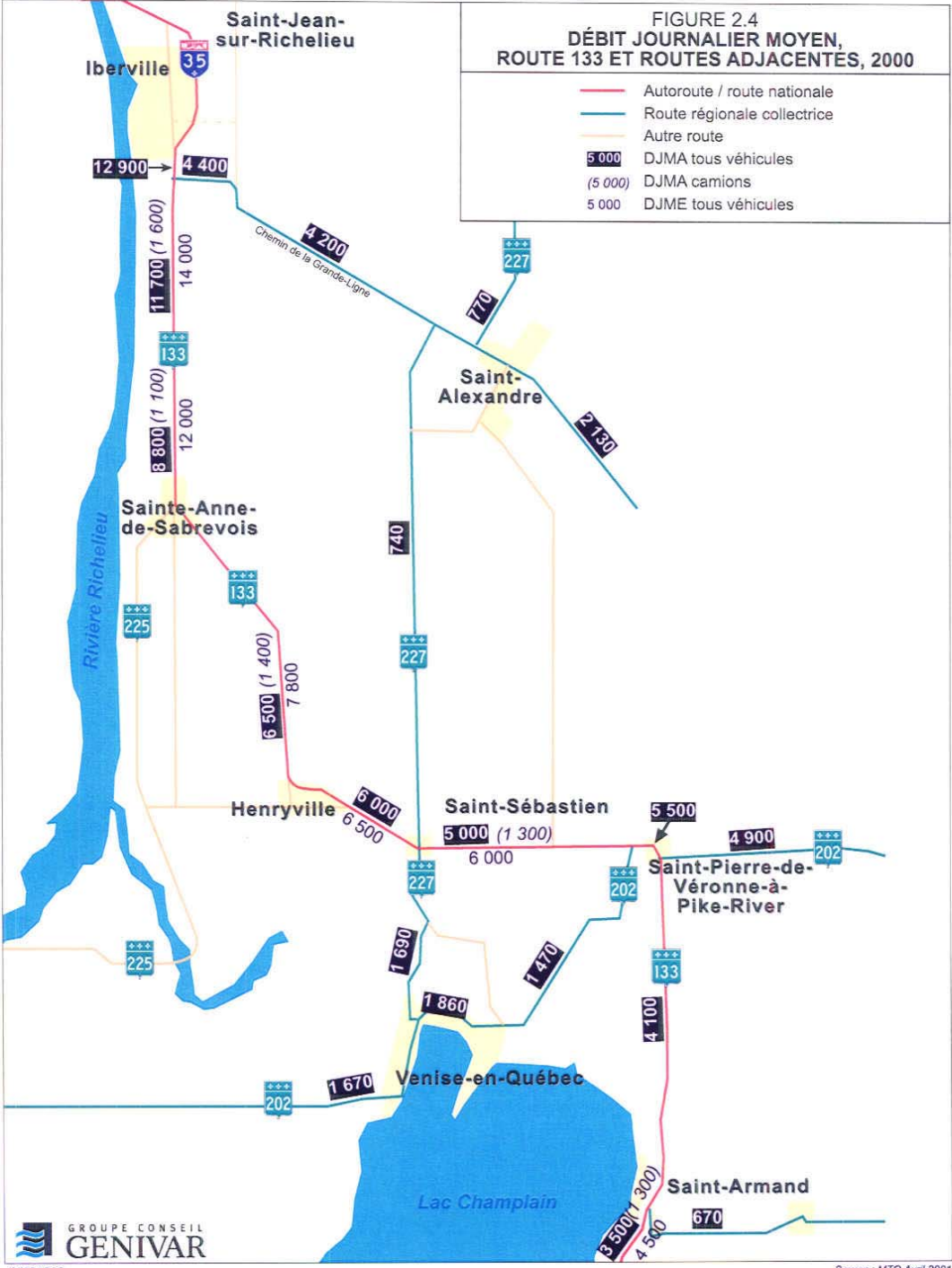
Égouttement des terres

- Par la remise en état des installations de drainage tant souterraines que de surface partout où l'emprise aura un impact et ce, avant même le début des travaux de construction dans le but de créer le moins d'impact possible aux cultures.
- Par le remplacement des cours d'eau verbalisés perdus, des fossés de drainage perdus et ce, à l'intérieur de l'emprise du ministère.
- Par la plantation et l'entretien des haies brise-vent à partir d'essences ligneuses et herbacées non dommageables aux cultures et aux systèmes de drainage

Jouissance de la propriété privée

- En offrant aux propriétaires voisins et aux anciens propriétaires les superficies expropriées excédentaires avant de les offrir aux organismes de conservation de la nature.
- En mettant en place des accès aux terres et aux boisés enclavés, de même qu'aux terres et aux boisés coupés en deux par le tracé de l'autoroute.

Figure 2.4

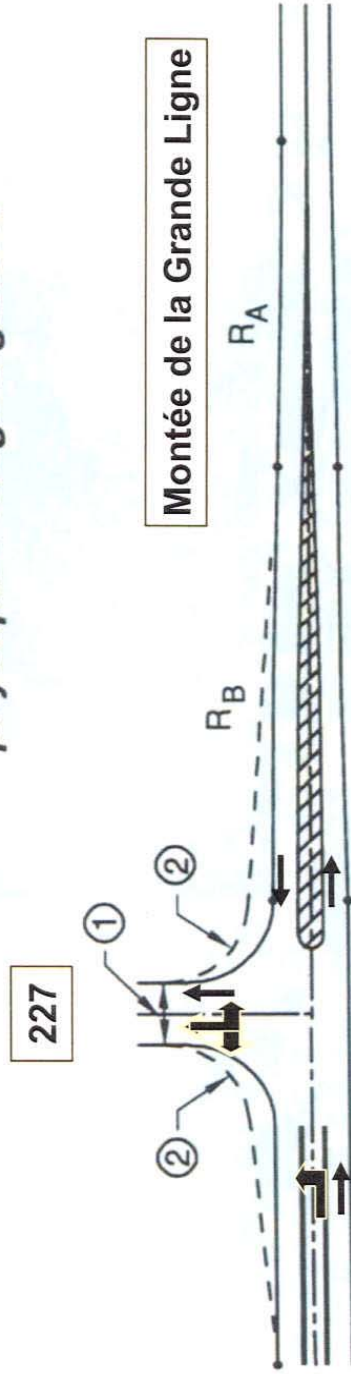


Annexe 11

Annexe 11

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

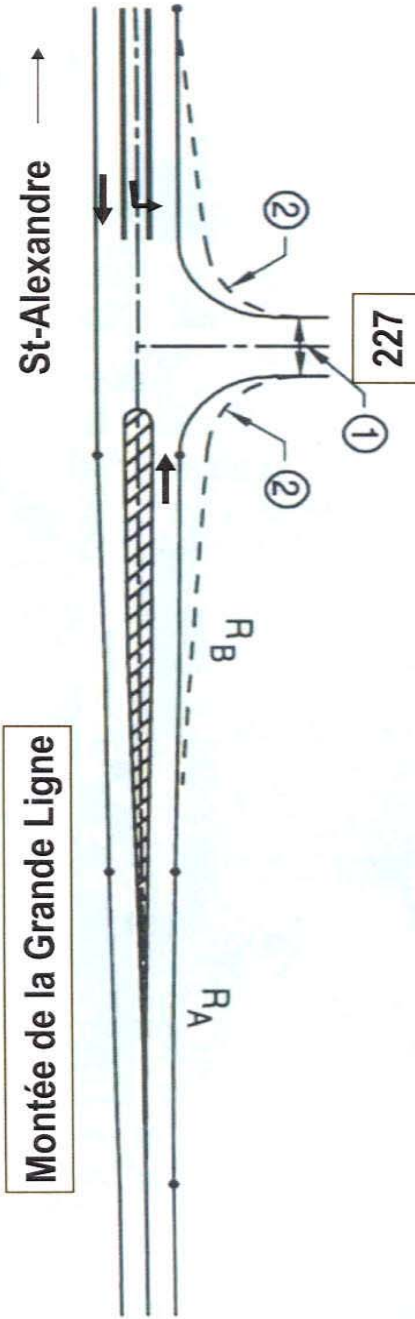
A. Carrefour majeur en T – Marquage ou terre-plein
physique : virage à gauche



Annexe 12

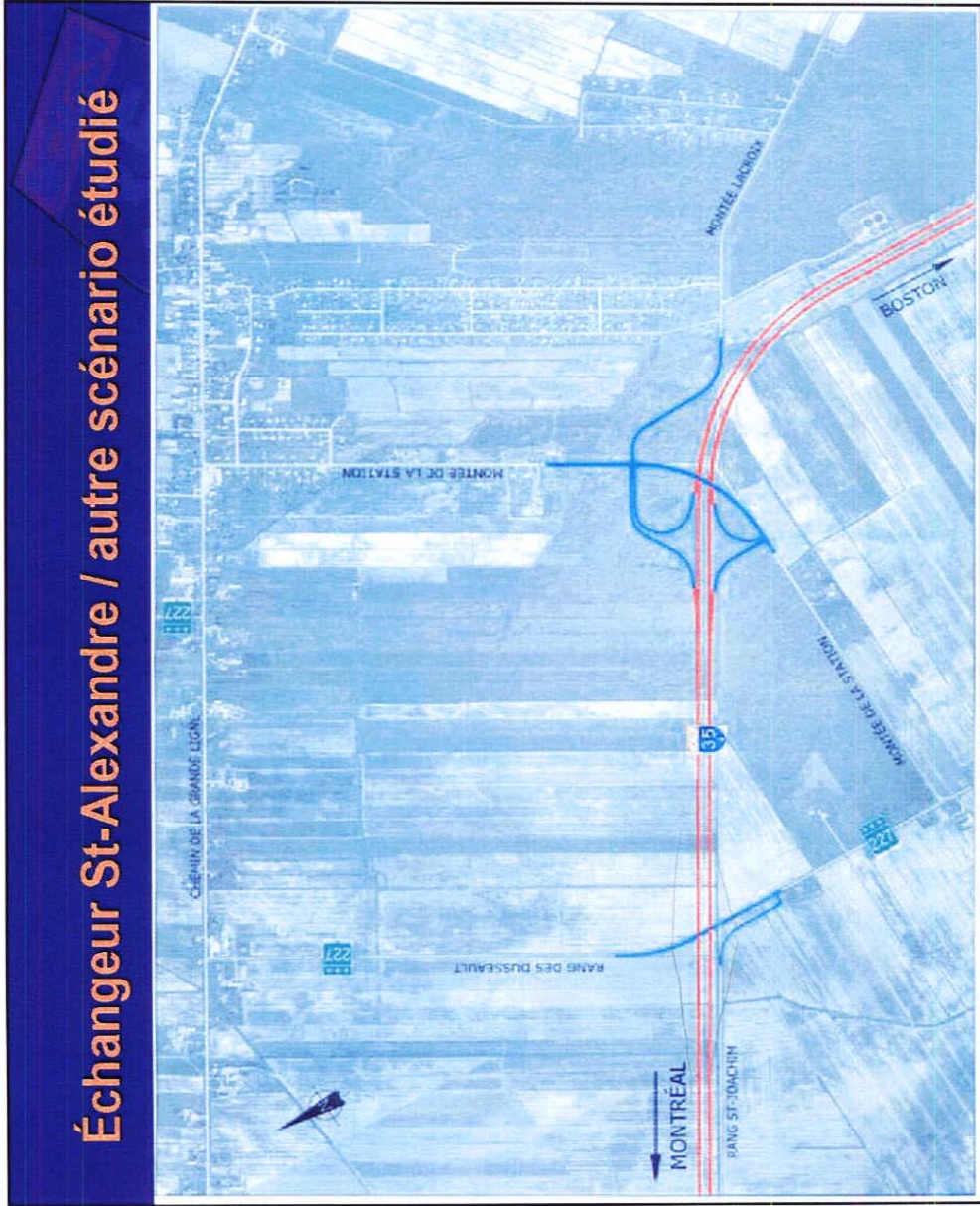
Annexe 12

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



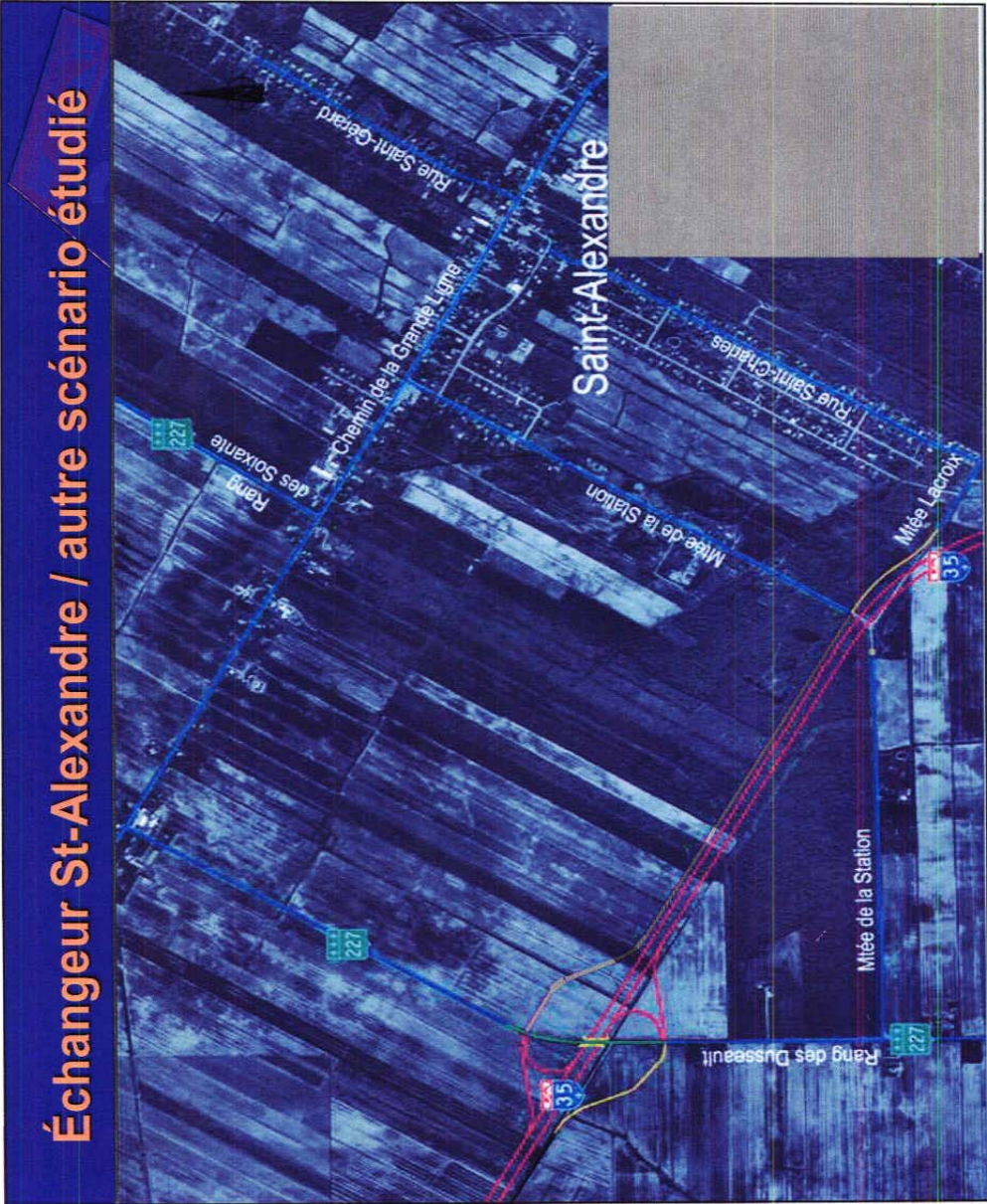
DA6 page 1

221 **DA6**
Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu
MRC Le Haut-Richelieu 6211-06-110



DA6 page 3

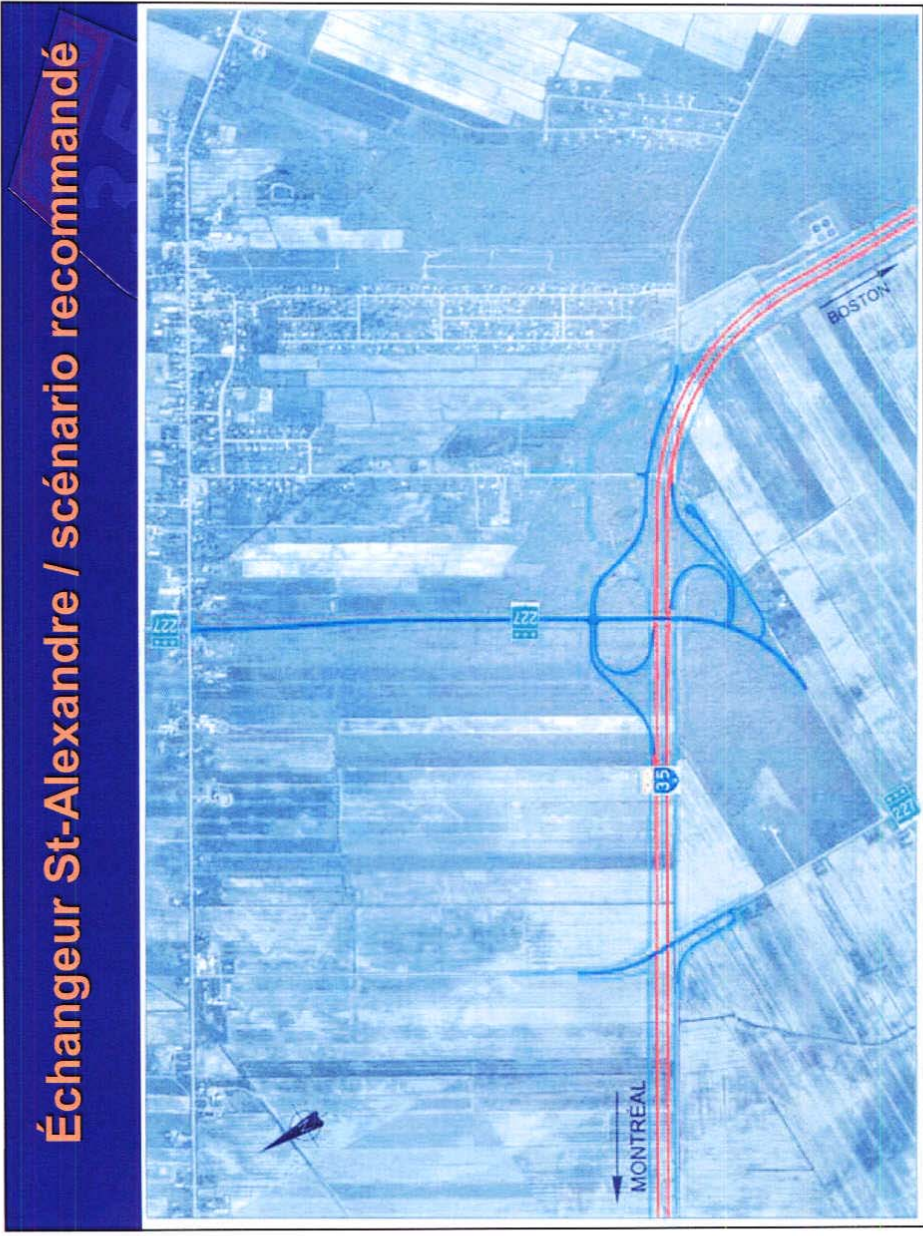
PA6



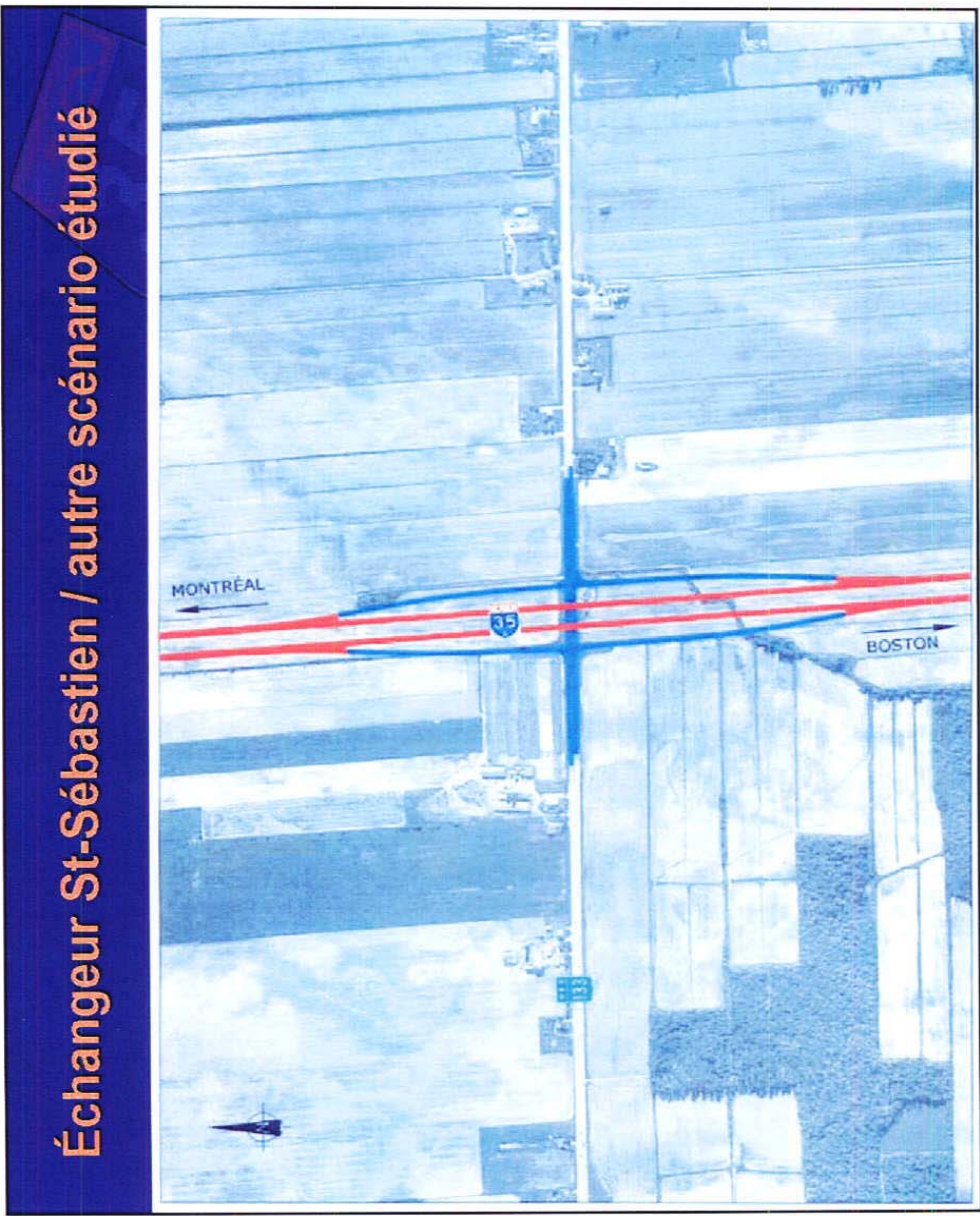
DA6 page 5

DA6

5

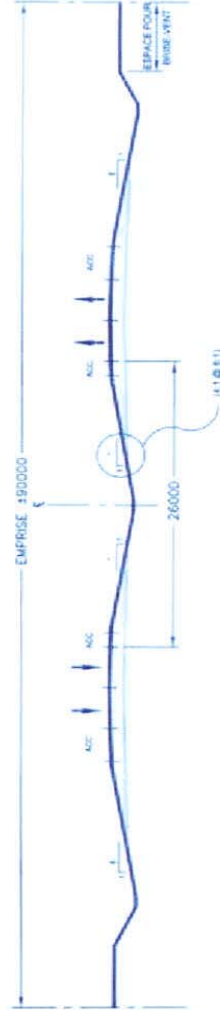
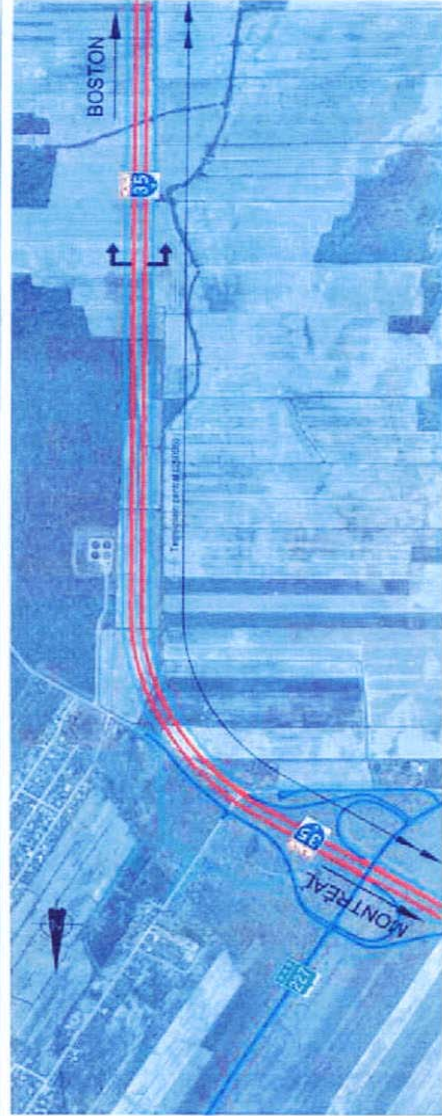


221 **DA7**
Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu
MRC Le Haut-Richelieu 6211-06-110



221 **DA8**
Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu
MRC Le Haut-Richelieu 6211-06-110

Section transversale proposée

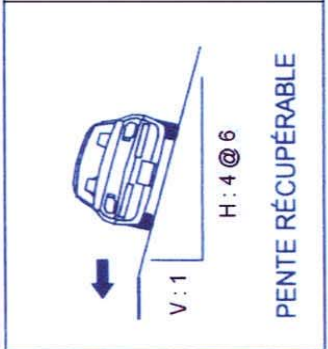
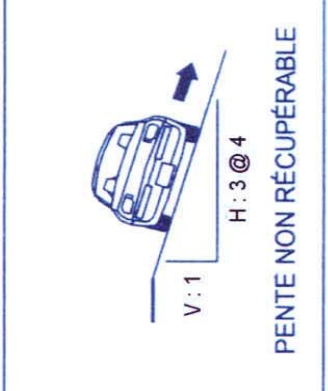
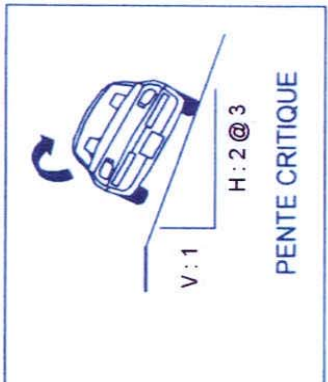


Terre-plein de 26 m - Emprise de 90 m

DAS

Pentes de talus et comportement des véhicules

Choix proposé

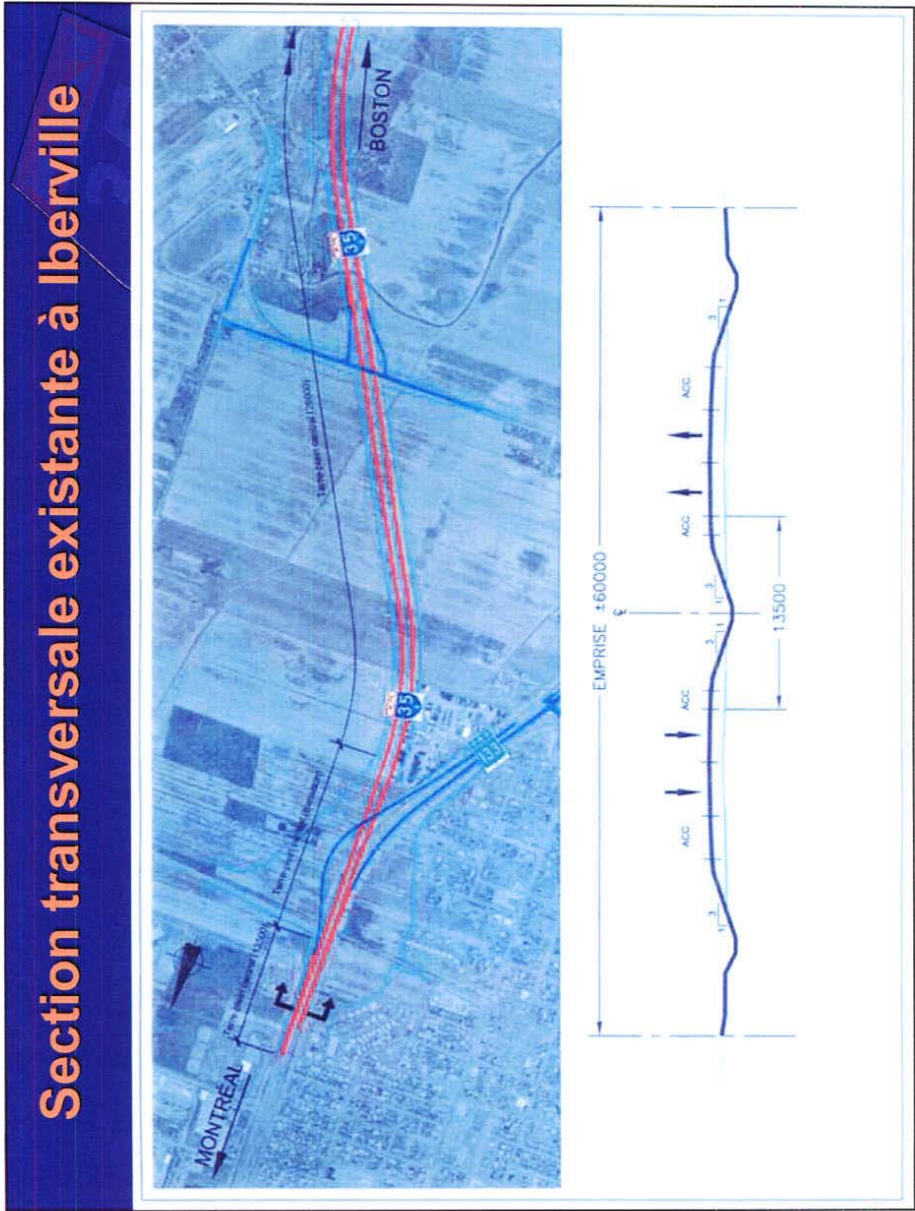
 <p style="text-align: center;">V : 1 H : 4 @ 6 PENTE RÉCUPÉRABLE</p>	 <p style="text-align: center;">V : 1 H : 3 @ 4 PENTE NON RÉCUPÉRABLE</p>	 <p style="text-align: center;">V : 1 H : 2 @ 3 PENTE CRITIQUE</p>
---	--	--

Terre-plein de 26 m
Emprise de 90 m

Terre-plein de 13 m
Emprise de 60 m

Transport Québec 3

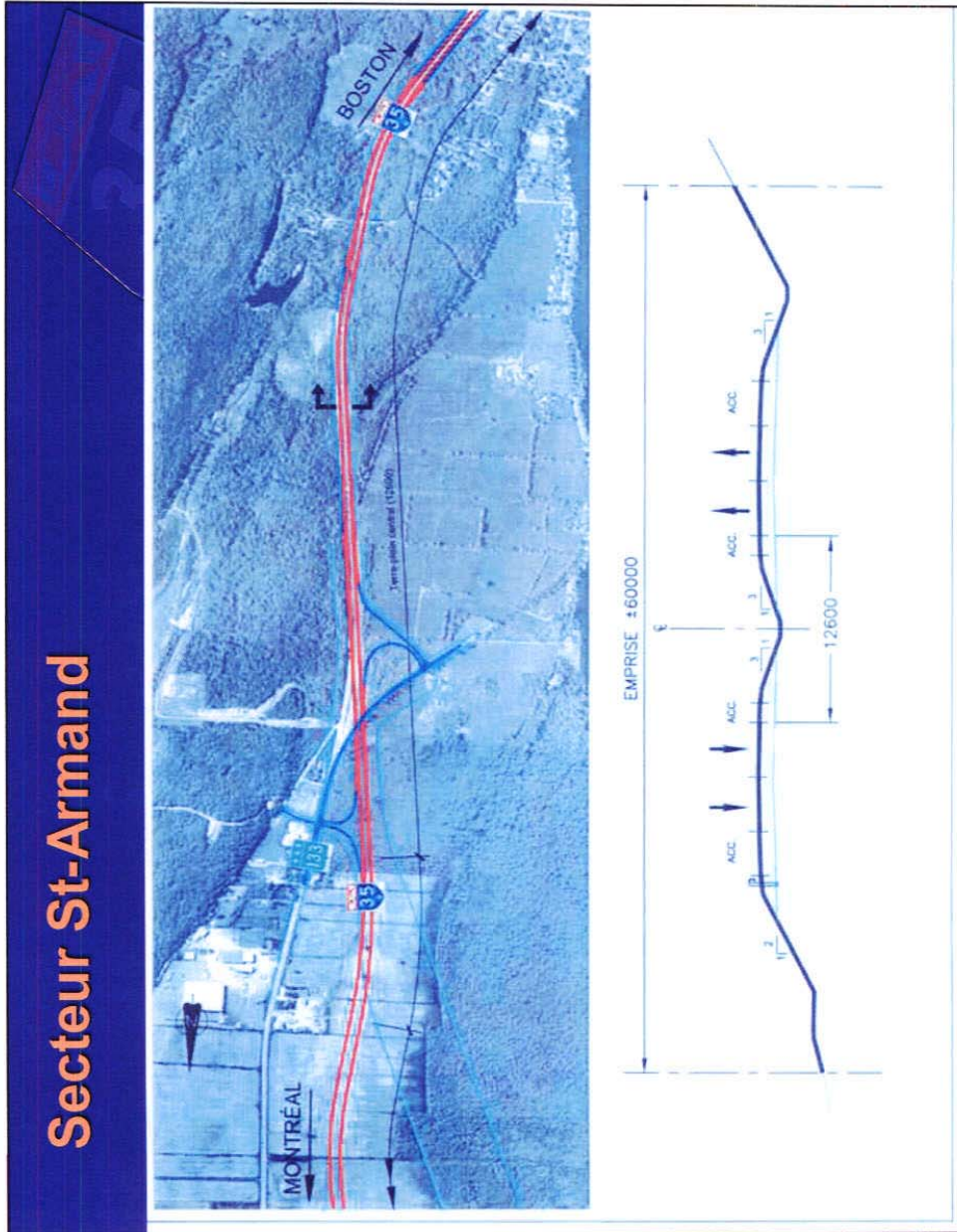
DAS



DA8 page 7

DA8

7



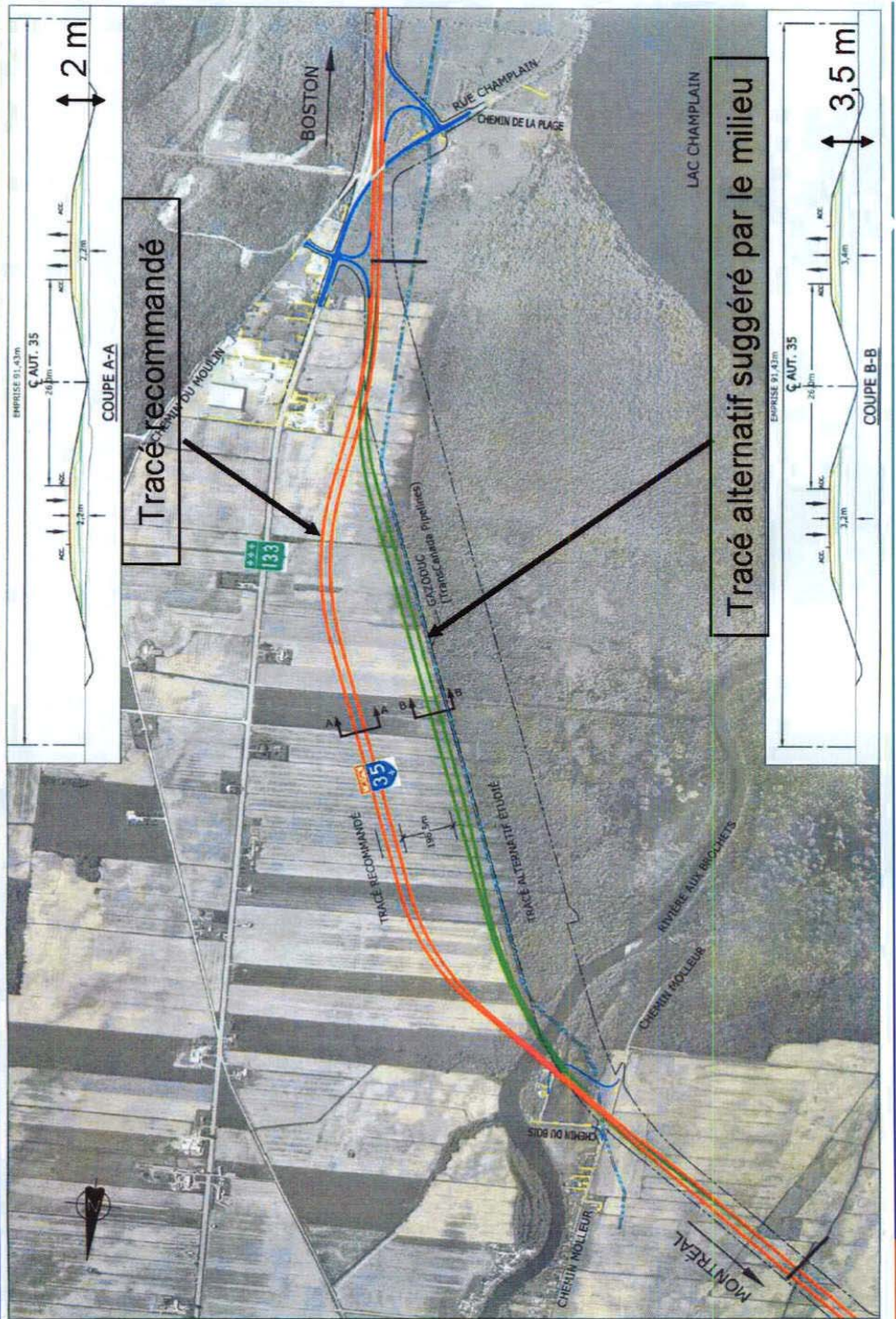
DA23



DA32

221 **DA32**
Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu
MRC Le Haut-Richelieu 6211-06-110

Tracé recommandé et tracé alternatif



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

Section transversale avec glissière médiane en béton (section urbaine)

