

221 **P** **NP** **DM25.2**

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

MRC Le Haut-Richelieu 6211-06-110

TRENTE-CINQ FOIS NON

Addenda au mémoire présenté DM25

Addenda au mémoire de 35xnon

Par Claude Benoît

Dans ce complément au mémoire, Nous voudrions vous faire part, de nos dernières réflexions concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean sur Richelieu.

Vous trouverez également une version de notre mémoire, qui nous le croyons devrait être plus intéressante à lire, et facile à comprendre.

Enfin nous vous remettons un communiqué de presse et une lettre d'opinion que nous envoyons à différents médias ces jours-ci.

Depuis le début des audiences publiques, notre message d'opposition au projet a fait du chemin chez d'autres intervenants qui aujourd'hui, sont plus nombreux à questionner le projet et/ou à s'y opposer.

Nous-mêmes avons évolué, ayant choisi carrément d'être plus proactif. Aussi, 35xnon est devenu Mieux que la 35. C'est dans cet esprit, qui nous habitait d'ailleurs depuis le début, que nous nous adressons à vous, probablement pour la dernière fois.

Cependant, nous croyons que notre travail est encore très important. Il est loin d'être terminé. Nous avons au cours des derniers mois, partagé notre vision du projet avec la majorité des intervenants qui se sont manifestés durant les audiences. Certains de ceux-ci vous ont probablement déjà fait parvenir un addenda à leur mémoire. D'autres nous ont plutôt signifié leur appui. De plus, des gens qui partagent notre vision du projet mais ne sont pas intervenus nous ont manifesté leur intention de le faire ou nous appuient dans la démarche que nous poursuivons et que nous décrivons dans notre communiqué de presse.

Nous aimerions souligner entre autres les ajouts aux mémoires de Conservation Baie Missisquoi et de Jean Asnong et Hélène Campbell. Le changement de perspective dans ces deux cas, a été majeur dès que les auteurs de ces mémoires ont réalisé que le parachèvement de l'autoroute 35 n'était pas inéluctable. C'est ce que nous prétendons depuis le début. Cependant, encore aujourd'hui, l'objection majeure que nous rencontrons est « qu'il faut faire avec »; qu'il faut chercher à limiter les dégâts, car le projet ira de l'avant quoiqu'on fasse.

Maintenant, « la balle est dans votre camp ».

Aussi, soyez assurés que nous accueillerons l'analyse et les constatations que vous ferez du projet avec attention. Nous continuerons de travailler pour que notre région et le Québec investissent dans des projets de communication porteurs d'un réel développement durable.

Nos réflexions concernant l'usage de la 133 par des tracteurs de ferme et les machineries agricoles :

Comme le représentant du MTQ le faisait remarquer; il est possible pour les véhicules de ferme d'utiliser les routes de façon sécuritaire près de Saint-Jean. C'est d'autant plus le cas au sud, la circulation y étant moins intense.

Il nous semble complètement déraisonnable de construire une autoroute pour devoir par la suite construire des ponts d'étagement agricoles, des voies de service agricoles. L'exemple de la réaction de M. Grégoire à l'échangeur St-Alexandre est éloquent : « Faites le pont d'étagement sur la 227 où elle existe présentement; Les deux infrastructures serviront tous les utilisateurs, à un coût moindre. » Peut-être que M. Grégoire rajouterait aujourd'hui : Commençons par améliorer la 227 et la 133, tous les utilisateurs y trouveront leur compte. En tout cas, c'est notre opinion.

La 133 avec sa voie permettant le dépassement est le genre de route qui devrait permettre le partage efficace de la route entre différents véhicules et en particulier les véhicules de ferme plus lent, et parfois plus larges.

L'agriculture s'est modernisée au point qu'il est de plus en plus reconnu qu'un véhicule sur le chemin public doit être muni d'un système d'éclairage et de signalisation approprié.

Dans plusieurs situations, les agriculteurs utilisent des camions pour transporter entre les champs, les étables et les entrepôts les récoltes et les engrais. Que ce soit pour des raisons d'efficacité, ou de rentabilité, cette pratique déjà très répandue est susceptible de réduire la présence de véhicules de ferme sur la 133.

Malgré ce qui précède, le partage de la 133 entre camions, autos et véhicules de ferme demandera toujours une bonne dose d'éducation et de civisme. Pourquoi n'y aurait-il pas des bonnes campagnes de sensibilisation pour que ce partage se fasse harmonieusement? Avec des rappels dans les médias durant les périodes de travaux intenses.

Devant chez moi, un panneau invite au partage de la route avec les cyclistes. Ne pourrait-il y avoir une signalisation équivalente pour le partage avec les véhicules de ferme?

Notre réflexion concernant la demande des agriculteurs pour une autoroute utilisant moins du territoire agricole :

Il nous semble que le MTQ devrait avoir les connaissances permettant la construction des routes les plus sécuritaires possible. Dans le cas d'une route, ce n'est pas uniquement son emprise qui est consommatrice du territoire agricole; c'est l'ensemble des activités qui s'installeront dans les environs de celle-ci. C'est pourquoi, il nous semble, que l'enjeu de sauver quelques hectares en rapprochant les voies et en construisant des échangeurs en

diamant nous semble insignifiant. Si elle se construisait, l'autoroute 35 porterait nos enfants, nos voisins, nos visiteurs; il serait préférable que ceux-ci l'utilisent en sécurité.

Notre réflexion concernant l'échangeur St-Armand sud :

Dans le même ordre d'idée, tenter d'insérer un échangeur en diamant, dans un village nous semble loin d'être gage de sécurité. Et en contradiction avec ce que nous affirmons au début du paragraphe précédent : Comment le MTQ peut-il en arriver à proposer pour St-Armand sud ce qu'il présente ailleurs comme le type d'échangeur qui n'est pas idéal du point de vue sécurité?