

221 P NP DM25.3

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

Version finale du mémoire présenté DM25

Trente-cinq fois non

Parachever l'autoroute 35 serait une erreur,
notre région mérite mieux

Mémoire présenté par
Claude Benoît, porte-parole

À la Commission sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35,
entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Édifice Lomer-Gouin

575, rue Saint-Amable, bureau 2.10

Québec G1R 6A6

Le 15 décembre 2005

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| <u>Introduction.....</u> | 3 |
| <u>1 Les motifs avancés par le MTQ ne justifient pas l'autoroute 35.....</u> | 4 |
| 1.1 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE | 4 |
| 1.1.1 LA ROUTE 133 N'EST PAS SIGNIFICATIVEMENT PLUS ACCIDENTÉE | 4 |
| 1.1.2 AUCUN CORONER N'A DIRECTEMENT MIS EN CAUSE LA ROUTE 133 | 5 |
| 1.1.3 UNE AUTOROUTE N'EST PAS NÉCESSAIREMENT PLUS SÉCURITAIRE | 5 |
| 1.1.4 UNE PISTE CYCLABLE N'EST PAS SOUHAITABLE SUR LA ROUTE 133 | 6 |
| 1.1.5 NOS RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ SUR LA ROUTE 133 | 6 |
| 1.2 LE TRANSPORT ENTRE MONTRÉAL ET BOSTON | 7 |
| 1.2.1 LE CORRIDOR MONTRÉAL-BOSTON EST DÉJÀ BIEN DESSERVI..... | 7 |
| 1.2.2 LES ROUTES EXISTANTES SONT SOUS-UTILISÉES | 7 |
| 1.2.3 NOS RECOMMANDATIONS POUR LA FLUIDITÉ DU TRANSPORT | 8 |
| 1.3 LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS DE LA ROUTE 133 | 8 |
| 1.3.1 L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE NE PASSE PAS PAR L'AUTOROUTE 35 | 8 |
| 1.3.2 LA VOLONTÉ DE LA POPULATION | 9 |
| 1.3.3 NOS RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE | 9 |
| <u>2 La construction de l'autoroute 35 créerait de nouveaux problèmes.....</u> | 10 |
| 2.1 UN PROJET COÛTEUX..... | 10 |
| 2.2 LA PERTE DE TERRES AGRICOLES..... | 11 |
| 2.3 LA PERTE DE FORÊTS..... | 12 |
| 2.4 LA DÉTÉRIORATION DE L'ENVIRONNEMENT..... | 13 |
| <u>3 Il faut une vue d'ensemble des transports en Montérégie-Est</u> | 14 |
| 3.1 UNE RÉGION TOURNÉE VERS L'EST ET VERS LE NORD..... | 15 |
| 3.2 UN PROJET MAL FICELÉ : L'EXEMPLE DE L'ÉCHANGEUR ST-ARMAND-SUD..... | 15 |
| 3.3 LE TRANSPORT NON ROUTIER..... | 16 |
| 3.3.1 LE TRANSPORT FERROVIAIRE | 16 |
| 3.3.2 LA ROUTE VERTE | 16 |
| 3.4 NOS RECOMMANDATIONS PRINCIPALES..... | 17 |
| <u>Conclusion</u> | 19 |
| <u>Remerciements.....</u> | 20 |
| <u>Annexe 1 : Lettre au ministre du Développement durable</u> | v |
| <u>Annexe 2 : Rappel des recommandations.....</u> | vi |

Introduction

Nous avons pris connaissance du projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Pour nous, il s'agissait d'un vieux projet des années 60 et il nous semblait inévitable de contester sa pertinence en ce début d'un nouveau siècle. C'est pour cette raison que nous avons prié le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de demander au BAPE de tenir une audience publique sur ce projet. (voir l'annexe 1)

La réaction de nos voisins de St-Armand nous a aussi motivés à demander des audiences publiques et — surtout — à tout mettre en œuvre pour empêcher ce projet inutile, gaspilleur et déstructurant. L'extrait de courriel qui suit illustre de façon relativement posée l'état d'esprit de plusieurs :

Le prolongement de la 35 m'inquiète à plusieurs égards (environnement, agriculture, bruits, survie des villages sur le parcours de la 133...). J'ai un peu perdu le goût des réunions, mais bref, je sens que l'on sacrifie encore un peu de tout pour des avantages bien futiles... (on va sauver x minutes pour se rendre à ...).

Nous sommes citoyens du secteur concerné directement par ce projet. Nous sommes d'avis que ce projet, s'il se concrétisait, porterait atteinte inutile, dommageable, coûteuse et irrémédiable à notre territoire. Nous sommes convaincus que d'autres solutions existent. En faisant des choix éclairés, notre région et le Québec pourront s'engager dans un réel développement durable.

* * *

Le présent mémoire est divisé en trois principales parties. Tout d'abord, nous analyserons les raisons invoquées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour justifier la construction de l'autoroute 35. Nous démontrerons que ces motifs ne tiennent pas la route et ne justifient aucunement la réalisation du projet.

Dans un deuxième temps, nous évaluerons les impacts qu'aurait la construction de l'autoroute 35. Un constat s'impose : loin de régler les problèmes identifiés par le MTQ, l'autoroute en créerait des nouveaux. Nous pensons notamment à la perte de terres agricoles et de terrains boisés. En fait, l'autoroute 35 est un projet coûteux qui détériorerait sensiblement l'environnement de la région.

Enfin, troisièmement, nous plaiderons pour une analyse en profondeur des besoins en transport dans la région de la Montérégie-Est. Le projet d'autoroute 35 est mal ficelé et met en lumière le manque de vision d'ensemble pour les déplacements dans la région.

1 Les motifs avancés par le MTQ ne justifient pas l'autoroute 35

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) prétend que la construction de l'autoroute 35 permettrait d'améliorer les trois points suivants : la sécurité routière, la fluidité du transport sur l'axe Montréal–Boston ainsi que la qualité de vie des riverains de la route 133. Cette analyse démontre que le MTQ fait fausse route, et ce, de deux manières : les problèmes sont mal identifiés et les solutions sont inappropriées.

Cette première partie de ce mémoire est divisée en trois sections. Nous y reprendrons un à un les trois motifs du ministère. Commençons tout d'abord par la sécurité routière. Nous aborderons ensuite l'axe Montréal–Boston ainsi que la qualité de vie de la population.

1.1 La sécurité routière

L'idée que la route 133 est dangereuse est assez largement répandue dans la région. Le MTQ prétend résoudre ce problème en construisant l'autoroute 35. Malheureusement, tout n'est pas aussi simple.

Dans la présente section, rapellons tout d'abord que, contrairement à la croyance populaire, la route 133 n'est pas plus accidentée que la moyenne des routes du Québec. Par ailleurs, aucun coroner n'a directement mis en cause la route 133. Bien sûr, ces constats n'excluent pas cependant que des améliorations puissent être apportées à la route 133. Nous proposons justement des recommandations à ce sujet.

Par ailleurs, comme nous le verrons ensuite, une autoroute n'est pas automatiquement synonyme de sécurité routière. Enfin, si la sécurité routière nous tient vraiment à cœur, il n'est pas responsable de faire miroiter l'idée d'une piste cyclable sur la route 133. Mais tout d'abord, penchons-nous plus directement sur les données qui concernent la route 133.

1.1.1 La route 133 n'est pas significativement plus accidentée

Les données présentées indiquent que la route 133 n'est pas significativement plus accidentée que les routes du Québec en général. En fait, ce sont plutôt certains secteurs qui ont une dangerosité très élevée : l'entrée à St-Athanase, les villages d'Henryville et de Pike-River et le carrefour de St-Armand, à Philipsburg.

Ces problèmes peuvent être corrigés de différentes façons. Notons que plusieurs améliorations ont été apportées à ces endroits plus ou moins récemment et que d'autres sont en chantier présentement. Il faut continuer et nous avons plusieurs recommandations en ce sens.

Par exemple, , on nous a suggéré, pour rendre la route 133 plus sécuritaire, d'utiliser un système de lumières pour indiquer si la voie du centre est permise ou non.

1.1.2 *Aucun coroner n'a directement mis en cause la route 133*

Dans le rapport 1999-2004 du bureau du coroner, relevons que trois enquêtes ont été menées suite à des accidents sur la route 133. Aucune de ces enquêtes n'a permis de mettre directement en cause la route 133.

Dans une première enquête, le coroner recommande une meilleure inspection des ambulances, la principale cause de l'accident étant l'usure avancée de trois pneus. Dans un deuxième cas, il est recommandé que les côtés des remorques soient plus visibles, grâce à l'ajout de bandes réfléchissantes et de feux de position. Dans une troisième affaire, on affirme que l'accident est dû à la manœuvre imprudente d'une automobiliste distraite.

Dans ce dernier cas, le coroner a cependant écrit la phrase suivante : « Dans la très grande majorité des accidents avec décès survenus sur la 133 depuis quelques années, on note que les usagers de cette route auraient probablement utilisé une route alternative comme l'autoroute 35 si elle avait été disponible. »¹ C'est cette remarque que le ministère utilise pour justifier le prolongement de l'autoroute 35. Pourtant, dans aucun cas, le coroner ne juge la route 133 responsable des accidents.

À l'inverse, dans la région, il y a au moins quatre accidents survenus ailleurs que sur la 133 où le coroner recommande au MTQ d'apporter des améliorations à la route. Il faut cependant reconnaître que la cause principale de la plupart de ces accidents était indépendante de l'état de la route. On pense ici notamment à la vitesse excessive ou l'omission d'effectuer un arrêt obligatoire.

1.1.3 *Une autoroute n'est pas nécessairement plus sécuritaire*

Outre le fait que la 133 n'est pas plus accidentée que la moyenne des routes, il faut également garder à l'esprit que l'autoroute 35 aurait elle aussi son lot d'accidents, si jamais elle devait être construite. Entre autres, selon le promoteur, le grand nombre d'échangeurs sera cause d'accidents : « sur une autoroute, souvent l'élément accidentogène, ... ce sont les échangeurs, ... où on a une faiblesse au niveau de la sécurité »². Il apparaît également que la vitesse élevée qui y sera pratiquée entraînera également des accidents aux conséquences graves.

N'oublions pas non plus que les autoroutes sont le plus souvent la scène des carambolages en série. Par exemple, la première tempête de cette année dans le Midwest américain a entraîné un accident impliquant une trentaine de véhicules, causant au moins un mort, selon la première estimation.³ Aussi, début décembre 2005, l'autoroute 15 — à la sortie du pont Mercier en heure de pointe d'après-midi — a été fermée à la circulation suite à un accident où plusieurs véhicules étaient impliqués.

1.1.1.1.1.1 _____

¹ Rapport du coroner André Dandavino, ministère de la Sécurité publique.

² CARON, Bernard, DT3, paragraphe 875

³ Première chaîne de radio-Canada, *Radio-journal*

1.1.4 Une piste cyclable n'est pas souhaitable sur la route 133

Nous reviendrons plus loin dans ce mémoire sur la question de la Route Verte. Toutefois, du point de vue de la sécurité routière, un élément important est à considérer. Pendant la première partie des audiences publiques du BAPE, à au moins deux occasions, le représentant du ministère a mentionné que « suite au parachèvement de l'autoroute 35, une piste cyclable pourrait emprunter la 133. »⁴

Je juge qu'une telle affirmation relève de la pensée magique. Il est irresponsable de faire miroiter l'idée que la pratique du cyclisme peut cohabiter d'une manière idéale avec une circulation mixte sur la route 133.

1.1.5 Nos recommandations en matière de sécurité sur la route 133

- (1) L'entretien de la 133 doit être poursuivi afin qu'elle conserve et améliore son statut de route relativement sécuritaire.
- (2) Les meilleures solutions doivent être développées et mises en place avec diligence dans les quatre zones statistiquement plus dangereuses de la route 133, nommément : Philipsburg, Pike-River, Henryville et St-Athanase.
 - a) À Philipsburg, la solution idéale serait de transformer les quatre voies (deux travées) en trois voies, semblablement au reste de la 133. Il n'y aurait plus que deux voies au niveau de l'intersection, comme dans les autres villages traversés par la 133. À cet endroit, on conserverait le projet du MTQ d'encaisser la 133, réduisant les risques d'accident et redonnant aux deux côtés du village cohésion et unité.
 - b) À St-Athanase, il faudrait mieux contrôler l'urbanisation et surtout diriger celle-ci dans un réseau de rues hiérarchisées de façon à éviter que plusieurs rues débouchent directement sur la 133. (recommandations déjà présente dans le document du MTQ : DA39, Vers un plan de transport en Montérégie.)
- (3) Comme la voie centrale, est une voie de dépassement sur des sections du trajet, alors qu'elle sert à tourner sur d'autres sections, étudier sérieusement la possibilité d'avoir en continuité des feux de circulation indiquant ce qui est possible sur chaque section.
- (4) Une piste cyclable sur la route 133 doit être une solution d'ultime recours, étant donné que cette route demeurera un axe important de circulation mixte et rapide, et ce, quoi qu'il advienne du projet de l'autoroute 35.
- (5) Des arbres et des arbustes devraient être plantés le long de la route 133 pour réduire l'enneigement pendant l'hiver.

1.1.1.1.1.1 _____

⁴ DT5, paragraphe 2820.

1.2 Le transport entre Montréal et Boston

Le MTQ soutient que la construction de l'autoroute 35 pourrait faciliter le transit entre Boston et Montréal. Dans cette section, nous faisons plutôt valoir qu'un réseau routier existe déjà et qu'il est sous-utilisé.

1.2.1 *Le corridor Montréal–Boston est déjà bien desservi*

L'axe Montréal–Boston ne semble pas si mal desservi présentement par le réseau des autoroutes 10, 55, 91 et 93. Il s'agit d'un trajet de 500 km, environ. Le réseau passant par la 10, une 35 parachevée, la 89 et la 93 ne permettrait de retrancher qu'une vingtaine de kilomètres.

Les camionneurs rencontrés affirment sans hésitation que l'autoroute 55 est la voie normale pour le transport entre Montréal et Boston. Ils précisent aussi que les besoins en transport n'y sont pas très importants.⁵ Ainsi, le transport par camion se fait plutôt sur la 15 et la 401 (au Canada) ainsi que sur la 87 et la 81, dans l'état de New-York, aux États-Unis.

1.2.2 *Les routes existantes sont sous-utilisées*

Actuellement, l'autoroute 55 et la route 133 sont peu utilisés. Ainsi, à la frontière, la circulation quotidienne est seulement d'environ 4000 véhicules, à St-Armand comme à Rock Island. Ces déplacements ne peuvent servir à justifier la construction d'une deuxième autoroute vers la Nouvelle-Angleterre.

Ces propos concordent avec la présentation du MTQ, où nous remarquons que l'axe 10, 55, 91 et 93 n'est pas très achalandé⁶, et où l'essentiel des échanges met en cause Sherbrooke et le nord-est du Vermont⁷.

De même, l'axe 133 89 sert essentiellement à la circulation régionale et au commerce avec le nord-ouest du Vermont, la région de Burlington. Le commerce est bien structuré; Montréal et la Montérégie étant les deux principales régions exportatrices. Cependant, rien n'indique qu'il y a là un potentiel d'accroissement important du commerce. Le Vermont, avec sa population de moins d'un million habitants, n'est tout de même pas comparable à la Chine.

1.1.1.1.1.1 _____

⁵ Blais Eric, Marcel Dion distribution inc., Farnham 450, 293-3909

⁶ DT3, paragraphe 1000-1065

⁷ DT3, paragraphe 1065

1.2.3 Nos recommandations pour la fluidité du transport

(6) Le MTQ doit faire la promotion du corridor formé par les autoroutes 10 et 55 (au Québec) et par les interstates 91 et 93 (en Nouvelle-Angleterre). Ces voies sont relativement peu utilisées.

(7) Le MTQ doit faire en sorte que la route la plus directe soit celle qui est utilisée le plus souvent pour les déplacements et le transport de marchandises. Pour atteindre cet objectif, il faut :

- c) améliorer d'une manière prioritaire les routes adjacentes à la 133 ;
- d) éviter, si possible, que des routes provinciales soient interdites au camionnage ;
- e) étudier la possibilité de ceinturer les villages le long de la route 133 ;
- f) étudier la possibilité de ceinturer Venise (cela permettrait de rouvrir au camionnage le rang des Ducharmes, réduisant d'autant le détour par la 133 de la circulation entre Cowansville et Lacolle).

(8) Le poste de contrôle routier de la SAAQ à St-Armand devrait être installé le plus possible à l'intérieur de l'emprise actuelle (à même le terrain récupéré par la transformation de la 133 en route à trois voies, comme recommandé plus haut).

(9) Le transit de marchandises à un plus grand nombre de postes frontaliers devrait être étudié. (Les télécommunications et les technologies déjà utilisées par le transport maritime pour l'entrée des marchandises et des personnes pourraient être utiles.)

1.3 La qualité de vie des riverains de la route 133

Le MTQ a aussi pour objectif d'améliorer la qualité de vie des riverains de la 133 en leur redonnant une certaine tranquillité. Vaste programme en soi. Il faut reconnaître que la plupart des riverains ont choisi en connaissance de cause cette situation. Notons cependant que quelques riverains et agriculteurs dont la famille était sur place avant les années 60 se la sont fait imposer.

Dans cette section, nous rappelons que l'autoroute 35 n'offre aucune garantie quant à l'amélioration de la qualité de vie. Nous mettons également en doute le postulat du ministère qui prétend répondre à une demande de la population.

1.3.1 L'amélioration de la qualité de vie ne passe pas par l'autoroute 35

Nous ne croyons pas que la construction de l'autoroute 35 améliorerait la qualité de vie des riverains de la route 133. Il faut mettre fin à l'improvisation et cesser le développement tous azimuts. On améliore la qualité de vie de la population avec des politiques réfléchies d'urbanisation et non en construisant une autoroute inutile qui nuira à la communication entre les secteurs défigurés.

Ainsi, les mesures que nous avons proposées plus haut seront beaucoup plus efficaces pour l'amélioration de la qualité de vie. Nous pensons ici notamment à une politique de développement urbain plus responsable et à l'amélioration de la route 133 et des routes adjacentes. Nos recommandations auront un effet bénéfique pour la plupart des populations, incluant celles de St-Athanase, de Pike-River ou de St-Sébastien. Nous osons aussi croire que le simple fait de planter des arbres et des arbustes aura un effet psychologique indéniable.

1.3.2 La volonté de la population

M. Caron, du MTQ, prétend que le projet de parachèvement de l'autoroute 35 répond à une demande de la population. Il faut refuser cette justification; dans un contexte de gestion des finances serré, on n'entreprend pas un projet de cette envergure, sans analyse sérieuse.

À notre avis, cet argument serait acceptable si on démontrait que cette demande est véritable et qu'elle correspond à un besoin réel. Est-ce bien le cas ? A-t-on étudié toutes les solutions existantes et possibles pour le transport des personnes et des marchandises dans notre région ? On connaît l'ordre de grandeur de l'investissement que représente la construction de l'autoroute 35. A-t-on calculé sérieusement les coûts annuels qu'entraînerait la réalisation de ce projet ?

Par ailleurs, en contradiction avec l'affirmation du ministère, de la vingtaine de personnes que nous avons rencontrées peu voient d'un bon œil le prolongement de l'autoroute 35. Seuls un camionneur, un rentier et un agriculteur jugent positivement le projet : le camionneur, pour une question d'efficacité, le rentier comme une façon de décongestionner les douanes ! L'agriculteur de St-Sébastien se dit personnellement contre le projet qui ampute sa terre, mais pense qu'Iberville en aurait des retombées positives (il donna en exemple le développement de L'Ange-Gardien située sur une sortie de la 10).

Ainsi, les gens d'Iberville considèrent que la route 133 est acceptable. À Sabrevois, on se souvenait qu'à la fin des années 80, des vaches traversaient encore la route soir et matin pour aller au pâturage...

1.3.3 Nos recommandations pour l'amélioration de la qualité de vie

(10) Les MRC et les municipalités doivent s'assurer que l'urbanisation future se fera en respectant l'esprit de la proposition du MTQ voulant que les périmètres d'urbanisation ne s'étendent pas le long de la 133 et que les développements se fassent le long de réseaux de rues hiérarchisées minimisant les accès directs sur la 133.

(11) Le gouvernement du Québec doit planifier et surtout favoriser la mise en place d'un réseau de transport et de communication polyvalent mettant à profit toutes les ressources disponibles. Il faut travailler à réduire l'accroissement de l'achalandage du réseau routier.

2 La construction de l'autoroute 35 créerait de nouveaux problèmes

Dans la précédente partie, nous avons démontré que les problèmes identifiés par le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'appuient sur de mauvaises données ou ne sont tout simplement pas corrigés par une éventuelle autoroute 35. Un autre constat s'impose : non seulement le projet du MTQ n'est pas motivé, mais il créerait en plus de nouveaux problèmes. C'est ce que nous illustrons dans cette deuxième partie.

Ainsi, nous étudions les impacts qu'aurait la construction de l'autoroute 35. En plus de nous questionner sur les coûts du projet, nous nous penchons sur les pertes de terres agricoles et de terrains boisés ainsi que sur la détérioration générale de l'environnement.

2.1 Un projet coûteux

Selon le MTQ, la construction de l'autoroute 35 coûterait 255 millions \$, plus ou moins 25 %. Lorsqu'on cherche à déterminer les coûts annuels nécessaires à l'entretien de cette route, il ne semble pas y avoir de réponses faciles. On pourrait tenter un calcul prudent : le Québec dépense 1,2 milliard \$ pour entretenir environ 30 000 kilomètres de route, soit 40 000 \$ par kilomètre. Cela représente un montant de 1,52 million \$ pour les 38 nouveaux kilomètres projetés pour l'autoroute 35. Par contre, la coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec prétend que seulement 35 ou 50 % des besoins d'entretien sont comblés présentement au Québec⁸.

Chose certaine, l'entretien des routes existantes est plus coûteux que les ressources disponibles. Prenons un exemple parmi tant d'autres. La ville de Montréal, dans son dernier budget, prévoit une nouvelle taxe de 0,8 ¢ du 100 \$ d'évaluation pour l'entretien de ses rues. Dans quatre ans, le taux passera à 3,2 ¢. Il en coûtera donc entre 16 et 64 \$ supplémentaires au propriétaire d'un immeuble évalué à 200 000 \$.

Tout en demeurant prudent, le chiffre de 3 millions \$ est peut-être plus proche de ce qui sera réellement nécessaire pour entretenir le prolongement de l'autoroute 35.

Une autre façon de déterminer le coût annuel de l'autoroute projetée doit tenir compte d'une dépréciation normale (qui se calcule sur 35 ans, selon le MTQ). Il s'agit de déprécier sur 35 ans, la partie du coût de construction de l'assise, de la couche d'usure et des autres éléments appelés à se dégrader avec le temps. Si on tient compte des 192 millions \$ que coûteront les chaussées et les ouvrages d'art, on arrive alors à un coût annuel approximatif de 5 millions \$.

1.1.1.1.1.1.1 _____

⁸ www.radio-Canada.ca/nouvelles, « Les automobilistes payent plus qu'ils ne reçoivent », 24 octobre 2005

Pour être crédible, une analyse du projet doit aussi tenir compte des intérêts sur l'investissement. Considérons un taux de 5 % avec un remboursement sur la durée de vie du projet. Le calcul est le suivant : $(250 \text{ millions } \$ \times 5 \%) / 2$. Le montant annuel des intérêts est donc de 6,25 millions \$. Ce montant s'ajoute à la dépréciation déjà calculée. *Grosso modo*, le coût annuel du projet serait de l'ordre d'une dizaine de Millions.

Montant appréciable pour des citoyens qui croient que les priorités du Québec devraient aller à la santé, et à l'éducation.

Si on demandait à chaque payeur de taxe de chaque municipalité du corridor desservi par le projet d'en défrayer le coût, je pense que la prétendue volonté de la population serait tout autre.

2.2 La perte de terres agricoles

Le territoire agricole a le dos large et chaque fois qu'un projet se présente, pour le « bien commun », on empiète sur celui-ci. Presque toujours, les agriculteurs coopèrent, souhaitant ainsi minimiser l'impact sur le territoire agricole tout en rendant service à leur communauté.

Au Québec, en 50 ans, la « superficie des terres en culture a diminué de 41 % ».⁹ Selon le président régional de l'UPA, le pourcentage du territoire agricole québécois s'approche du 1,5 %.¹⁰

Combien d'hectares de terres en culture seront détruits irrémédiablement par la construction de l'autoroute 35 ? La réponse n'est pas simple, mais ce qui est certain, c'est que ce serait plus que les 220 hectares prévus pour l'emprise de l'autoroute, de ses échangeurs et de ses voies d'accès.

L'observation démontre que les autoroutes entraînent un développement important à leurs périphéries. Quel serait l'impact prévisible du parachèvement de la 35 avec ses cinq échangeurs sur les commerces; agrandissement ou nouveaux centres de transbordements de camions, centre de courtage, stations-service, restaurants, centres commerciaux ?

Une agricultrice de St-Armand qui a aussi une entreprise de transport ne pouvait pas dire si le projet d'autoroute avait du sens pour la population en général et le camionnage, mais elle était convaincue que c'était un dur coup pour l'agriculture. Pensons aux parcelles enclavées, ou devenues trop petites, ou difficilement accessibles. À St-Armand, il est

1.1.1.1.1.1 _____

⁹ UPA, *L'évolution de l'agriculture*, p. 2

¹⁰ DT5, paragraphe 250

probable que la majorité des parcelles scindées par le projet d'autoroute n'auront plus beaucoup d'intérêt agricole.

2.3 La perte de forêts

Il existe une possibilité de compensation pour les agriculteurs qui verraient leur superficie de culture réduite. Malheureusement, cette solution implique le déboisement de nouvelles terres.¹¹ Il est difficile de prévoir jusqu'à quel point cette possibilité sera applicable et appliquée. L'article 50,4 du Règlement sur les exploitations agricoles encadre cette pratique.

Ce qui est certain, c'est que si elle se réalise, cette pratique se fera au détriment d'une ressource précaire. Dans le document *L'évolution des productions animales au Québec*, préparé par l'UPA, on apprend que la Montérégie a connu une perte nette de superficie boisée de plus de 700 ha dans les années 1990. On y mentionne également que la Montérégie a un pourcentage de couvert forestier de 25,8 %. On commente cette situation de la façon suivante :

Il importe néanmoins de mentionner que, selon une étude du Service canadien de la Faune, la fragmentation forestière a généralement un impact négatif sur la diversité faunique et floristique. Ainsi, la diversité biologique pourrait être affectée dans les MRC où le couvert forestier est inférieur à 50 %.¹²

Or, dans un autre document, celui-ci préparé par la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, on présente le couvert forestier des deux différentes MRC de la Montérégie.

Le Haut-Richelieu — avec un couvert forestier de 10,7 % — est dans le peloton de queue avec Longueuil (10,3 %) et Beauharnois. Brome-Missisquoi est cependant le deuxième plus couvert (54,6 %) après la Haute-Yamaska (55,4 %).

Même si on ne tient pas compte de l'éventuel déboisement supplémentaire qui pourrait être accordé à certains agriculteurs en guise de compensation pour les pertes de terres subies, le prolongement de l'autoroute 35 diminuerait tout de même de près de 1 % le territoire boisé du Haut-Richelieu. Notons que la MRC du Haut-Richelieu contrôle les coupes forestières.

Dans la MRC de Brome-Missisquoi, les boisés pourraient être touchés de trois façons, soit par le projet de parc routier, par la possibilité de compensation permise par l'article 50.4, ou finalement par la menace de M. Walaszczyk, président régional de l'UPA, de retourner le projet dans la plaine inondable de la rivière aux Brochets :

Il ne semble pas avoir d'ouverture au ministère faunique, au ministère nulle part du côté de l'Environnement parce que c'est un péché mortel de penser à aller jouer où il y a de temps en temps un peu d'eau. Mais s'il n'y pas plus d'ouverture que ça de la

1.1.1.1.1.1 —————

¹¹ UPA, *L'évolution de l'agriculture*, p. 2

¹² UPA, *L'évolution des productions animales au Québec*, p.6

part des personnes qui sont ici, qui vont faire les recommandations ailleurs, nous, ça va nous obliger à revenir en disant : « On va retourner sur l'ancien tracé, qui était au milieu du boisé qui est là, puis ça fera ce que ça fera. » Je veux dire, on ne pourra pas plus fonctionner si à chaque fois on se fait répondre de la même façon, là.¹³

À St-Armand, il y a depuis probablement toujours, des agriculteurs qui n'hésitent pas à « faire de la terre » à grande échelle. Cela faisait récemment dire à un agriculteur voisin, témoin d'un cas où un boisé complet d'environ 30 ha. est ainsi transformé : « On ne devrait pas avoir le droit d'agir ainsi ». Cette pratique est restreinte depuis l'automne 2004; il n'est plus permis de déboiser pour agrandir de façon substantielle ses superficies en culture. Nous savons que certains des agriculteurs les plus touchés par le projet de parachèvement de l'autoroute 35 ont des fermes à St-Armand, Frelighburg ou Bedford. Leurs boisés (ou ceux qu'ils pourraient acquérir) pourraient être transformés en terres cultivables pour compenser les superficies transformées en autoroute.

Pour le parc routier, on prévoit utiliser une dizaine d'hectares, alors que personne ne peut prédire ce qu'il en sera pour l'effet de compensation. Quant à la menace de M. Walaszczyk, il ne faut pas en arriver là.

2.4 La détérioration de l'environnement

Il ne faut pas créer artificiellement une situation où s'opposent l'agriculture et l'environnement. La volonté de la Corporation du Bassin Versant de la Baie Missisquoi illustre le fait que la coopération est préférée à l'affrontement. Cependant, en expliquant la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, M. Fréchette a cru important de préciser qu'il s'agissait déjà là d'un compromis : on permet la construction de route à la limite de la zone de grand courant (c'est-à-dire à la ligne entre la zone de récurrence 20 ans et la zone de récurrence 100 ans).¹⁴ Il avait auparavant rappelé que même en dérogation à la politique, les nouvelles routes ne pouvaient être permises.¹⁵

S'il s'agissait d'un cas de force majeure, on pourrait être justifié de tout faire pour obtenir un compromis au détriment de la logique et du sens commun. Nous considérons qu'il s'agit plutôt d'un cas évident où le principe de précaution doit s'appliquer. On ne peut mesurer quelles conséquences découleraient de l'aménagement d'une autoroute en zone inondable. Il faut aussi considérer comme un coût trop élevé pour la société le fait de construire une autoroute au cœur d'une belle plaine agricole. Le seul compromis acceptable, c'est de ne pas faire cette autoroute, comme le laisse entendre M. Walaszczyk.¹⁶

D'autres éléments méritent réflexion. Arrêtons-nous à deux exemples : Côté flore, prolonger l'autoroute 35 signifierait qu'on accepte de s'attaquer à l'unique habitat connu

1.1.1.1.1.1 _____

¹³ 1575, DT6

¹⁴ DT6, paragraphe 520

¹⁵ DT6, paragraphe 385

¹⁶ *Le Canada-français*, 30 novembre 2005, p. A18

au Québec d'une plante, le jonc acuminé.¹⁷ Même si cette plante est courante au sud de la frontière, un devoir de réserve ne devrait-il pas nous faire à tout le moins hésiter aussi longtemps que l'on n'aura pas découvert d'autres populations semblables ?

Côté pollution, on prévoit qu'en 2021, le parc automobile s'étant renouvelé et les nouveaux véhicules étant moins polluants, l'effet net du projet sera une diminution de la pollution atmosphérique !

Le promoteur demande presque un acte de foi.¹⁸ Pourtant, les vitesses plus grandes sur les autoroutes seront la cause d'un plus grand dégagement de gaz. Aussi, personne ne semble s'inquiéter des embouteillages qui ne pourront que s'amplifier dans la région de Montréal et au nord de St-Jean, à la jonction des autoroutes 35 et 10 !¹⁹

Ces véhicules supplémentaires, prétendument non polluants, dans les embouteillages ne seront quand même pas des capteurs de CO2 !

C'est clair, l'autoroute 35 n'est pas une assurance pour la diminution de la pollution. Il faut pourtant des résultats certains si on veut respecter le protocole de Kyoto qui demande une réduction de 30 % des gaz à effet de serre. Selon les experts, l'après-Kyoto pourrait faire monter cet objectif à 60 ou 80 %. Si on veut obtenir de tels résultats, il faut développer les transports en commun, transporter les marchandises par train ou par pipeline, favoriser les télécommunications. Voilà des moyens beaucoup plus efficaces que l'autoroute 35 pour réduire réellement les gaz à effet de serre.

3 Il faut une vue d'ensemble des transports en Montérégie-Est

Le projet d'autoroute 35 est mal ficelé et met en lumière le manque de vision d'ensemble pour les déplacements dans la région. Il serait irresponsable de construire une nouvelle autoroute sans étudier sérieusement toute la question des transports et des communications en Montérégie.

Dans cette troisième partie, nous ferons tout d'abord valoir que les principales activités de la région entraînent généralement des déplacements dans toutes les directions. Et que les routes nécessaires pour rencontrer les besoins existent déjà.

Ensuite, nous illustrerons la mauvaise intégration du projet à la région en utilisant un autre exemple, celui de l'échangeur projeté pour St-Armand-Sud.

1.1.1.1.1.1 _____

¹⁷ DT3, paragraphes 1630 à 1740

¹⁸ DT3, paragraphe 3155 à 3285

¹⁹ Le Canada français, 23 novembre 2005, p. A27

Enfin, étant donné qu'une vision intégrée des transports implique aussi que nous étudions d'autres avenues que le transport routier, nous aborderons brièvement le transport ferroviaire et la Route Verte souhaitée pour le développement du cyclisme.

3.1 Une région tournée vers l'Est et vers le nord

Dans notre région immédiate, les principales activités de la vie courante nous dirigent souvent vers l'est et le nord-est : nos commissions scolaires, notre MRC, l'UPA régionale sont centrées à Cowansville, Granby, St-Hyacinthe.

Les exemples sont nombreux. De la classe de Marie-Josée, finissante à la polyvalente J.J. Bertrand de Farnham l'an dernier, 14 vont au cégep à Sherbrooke, 17 à Granby, 2 à St-Jean et 7 à Montréal. Des diplômés de 5^e secondaire de St-Armand à la même école, 5 vont à Sherbrooke, 1 à St-Jean et 1 à Montréal ! Même nos fédérations sportives nous dirigent vers l'est : nos joueuses de hockey jouent beaucoup plus souvent à Bromptonville ou à Valcourt qu'à Brossard ou à St-Jean. Probablement par effet d'entraînement, les commerces de Cowansville nous accueillent souvent et sont en plein essor. Du point de vue touristique, notre région fait partie de l'Estrie.

Aussi les routes dans cet axe s'améliorent. En même temps le réseau en direction de St-Jean demeure très fonctionnel; La 104 et la 133 en plus de la Grande Ligne et du Kempt couvrent bien les besoins nombreux d'aller dans cette direction.

3.2 Un projet mal ficelé : l'exemple de l'échangeur St-Armand-Sud

Le manque de vision en matière de transport pour la région est également illustré par l'échangeur projeté St-Armand-Sud. En fait, l'obligation d'aménager deux sorties à Saint-Armand frise carrément le non-sens.²⁰

Comment justifier deux échangeurs si rapprochés, pour une population « faible et stagnante, sans augmentation prévisible »²¹, et sans activité commerciale ou industrielle substantielle ? On n'est pas à Drummondville !

L'obligation, défendue par le MTQ, de construire l'échangeur St-Armand-Sud est, par son absurdité, une démonstration que tout ce projet est mal ficelé. On planifie une autoroute en se croyant obligé d'y donner accès à la première route venue... et à la deuxième aussi ! Pourtant, ailleurs, le long des autoroutes, personne ne s'offusque de

1.1.1.1.1.1 _____

²⁰ En réalité, il y aurait probablement trois sorties, car tout indique qu'à la frontière, on partira dans tous les sens : amateurs de la nature vers le sanctuaire; habitant de la maison vers celle-ci; cultivateur de la ferme avec ses tracteurs et sa machinerie vers les champs au sud et à l'est de la maison (comme la ferme est relativement petite, rien n'est laissé sur place); acériculteur vers l'érablière à l'est des douanes; clients de la boutique hors taxe sise à l'ouest des douanes; employés des douanes et courtiers...

²¹ DT5, paragraphe 4165

devoir emprunter des routes plus ou moins parallèles qui les mèneront éventuellement à un échangeur leur donnant un accès.

Par contre, le MTQ mentionne, sans élaborer, qu'il a étudié la faisabilité d'utiliser le rang St-Henri pour desservir St-Armand à partir de l'échangeur St-Armand-Nord. À maints égards, cette solution semble attrayante : le rang St-Henri est une route rénovée presque en totalité ; elle est solide, large ; ses courbes sont peu prononcées, ses pentes douces. Elle est parallèle à la 133 et dessert déjà plusieurs entreprises de camionnage ainsi que la zone des carrières.

Au sud de St-Armand, la 235 traverse au Vermont par le poste de Morses Line, permettant à la circulation d'atteindre l'échangeur de Swanton sur la 89. Cette route a bénéficié de rénovations majeures cette année, mais certains correctifs restent indispensables pour rendre pratique la circulation lourde.

Il reste que pour que cette solution soit utilisable, il faut pouvoir y faire transiter des marchandises. Est-ce envisageable ? Certains camions ont accès à ce passage. Que faudrait-il pour que tous puissent y transiter ? Ou encore, est-il possible d'y avoir un accès limité, de faire du cas par cas par exemple, pour les transporteurs de bois à la scierie voisine ou des entreprises de camionnage du coin ?

3.3 Le transport non routier

Étudier sérieusement le transport dans la région implique aussi de considérer tous les moyens de transport. Sans être exhaustive, la présente section aborde le transport ferroviaire et le projet de Route Verte.

3.3.1 Le transport ferroviaire

On sous-estime trop souvent les possibilités offertes par le transport ferroviaire. Un commerçant de grains, dont la famille à St-Alexandre est dans le transport depuis aussi longtemps que je me souviens m'a fait la remarque suivante :

C'est ridicule de construire cette autoroute; il y a suffisamment de routes pour aller à Montréal. L'an dernier, j'ai envoyé plus de 600 wagons de grains, à un coût trois fois moindre que celui du camionnage. Je charge à Bedford, St-Pie et Coaticook et passe au Vermont par la voie près de Rock Island. Ça me désole de voir les pistes cyclables déloger les voies ferrées.

À Henryville, des gens nous ont dit trouver dommage que l'on pense à construire des routes, alors que Bombardier exporte ses trains partout ailleurs sur la planète.

3.3.2 La Route Verte

Marc Jolicœur, responsable du dossier de la Route Verte à Vélo-Québec, et Cynthia Chalk, permanente du Missisquoi River Basin Association, m'ont informé qu'un projet de lien cyclable avec le Québec était développé à partir de Burlington. Il emprunterait les îles du lac Champlain. M. Jolicœur nous a mentionné que les Vermontois demandent que

cette piste soit poursuivie du côté québécois en utilisant l'emprise d'une voie ferrée désaffectée. La tentation d'utiliser les emprises ferroviaires pour développer le réseau cyclable est cependant simpliste. De plus, nous avons vu plus haut qu'une voie cyclable sur la route 133 n'est pas une solution sécuritaire.

En revanche, si mes informateurs disent vrai, la réalisation de la Montérégiade Farnham–Iberville, en partie sur des terres expropriées dans les années 70 pour une route (ou une autoroute), constitue un heureux précédent.

Ainsi, si la communauté se rend à l'évidence que le parachèvement de l'autoroute 35 est un projet des années 60 qui n'a plus aucune justification aujourd'hui, le tracé exproprié se révélera peut-être, en partie ou totalement le parcours idéal pour continuer la Route Verte vers le Vermont.

Se pourrait-il même que ce genre d'infrastructure légère puisse se construire près de la zone inondable dans le secteur de la rivière aux Brochets, en utilisant le dessus des digues érigées au bout des champs, n'ayant ainsi aucun impact sur le milieu ?

À titre comparatif, à Bouctouche sur les dunes, à Kamouraska sur les digues et au Lac St-Pierre, des sentiers surélevés ont été aménagés.

Il apparaît évident que la construction de l'autoroute 35 ne favoriserait en rien le développement de la Route Verte. Au contraire, c'est l'abandon du projet d'autoroute qui ouvre une multitude de possibilités.

3.4 Nos recommandations principales

(A) Nous suggérons à la Commission de recommander au gouvernement du Québec de mettre fin immédiatement à toutes dépenses directes ou indirectes dans le projet de parachèvement de l'autoroute 35.

(B) Nous suggérons à la Commission de recommander au gouvernement du Québec la formation d'un comité ayant comme mandat d'étudier ce qu'il devrait advenir des terrains expropriés. Nous pensons à un comité réduit composé de quelques personnes (incluant des spécialistes du MTQ, des universitaires experts dans les transports et les communications, et des représentants des citoyens concernés).

(C) Que la rétrocession se fasse dans un esprit de développement durable, avec en tête la philosophie du Vermont voulant que la superficie non développée, laissée en production agricole est celle qui a l'impact le plus positif sur l'environnement.²²

1.1.1.1.1.1 _____

²² Agency of Natural Resource, Governors Clean and Clear Act, webmaster anr.state.vt.us

Conclusion

Il est incontestable que le parachèvement de l'autoroute 35 est un projet des années 60 qui n'a plus sa raison d'être en ce début de XXI^e siècle. Dans l'atmosphère de Kyoto ; à l'ère de l'autoroute de l'information ; dans un Québec qui s'est souvent développé d'une façon particulière, souvent en innovant ; avec un partenaire, le Vermont ; il y a possibilité de maintenir et développer des échanges importants sans gaspiller des sommes et des énergies dans des infrastructures irréversibles qui seront une hypothèque pour les générations futures.

Durant les années 1960-1970, ce n'était pas que la Révolution tranquille au Québec. C'était l'âge d'or de l'automobile et du camionnage, accompagné d'une révolution des infrastructures. Partout, des projets de route ou de ponts se réalisaient. Plusieurs autres aussi attendaient d'être réalisés. On voyait « big » : on expropriait 40 000 hectares pour Mirabel. Puis vint le premier choc pétrolier, la limite de vitesse maximale était rabaissée. Plus tard, avec la crise du début des années 1980, l'État commença à mieux contrôler les dépenses pour arriver dans les années 1990 à équilibrer les budgets et commencer à rembourser la dette colossale cumulée.

En parallèle, c'est aussi dans les années 1960 que les scientifiques ont réalisé que la teneur de l'atmosphère en CO₂ (dioxyde de carbone) augmentait sensiblement. Aujourd'hui, il y a unanimité dans le monde scientifique et quasi-unanimité dans le monde politique vis-à-vis de la diminution de la production des gaz à effet de serre. L'objectif du protocole de Kyoto est une réduction de 30 % des émissions de ces gaz. Pour l'après-Kyoto, on parle de 60 % à 80 %. C'est une heureuse coïncidence que l'étude de ce projet se fait en même temps que se déroule à Montréal, la Conférence de l'ONU sur les changements climatiques.

Les objectifs de réduction des gaz à effet de serre seront atteints seulement si on prend individuellement *et* collectivement les moyens et les décisions en conséquence, comme l'a dit le maire de Montréal à l'ouverture de la Conférence sur les changements climatiques à Montréal.

Partout, de nouvelles façons de faire les communications ne sont pas seulement imaginées, elles sont appliquées. Voici deux exemples illustrant comment on agit déjà individuellement et collectivement :

À St-Armand, des gens utilisent l'autoroute de l'information comme principal véhicule pour leur travail²³. La Municipalité a choisi de les encourager; en collaboration avec d'autres municipalités de la région elle a fait les démarches pour que qu'un réseau haute-vitesse soit accessible à tous.

1.1.1.1.1.1 _____

²³ FOGLIA, Pierre, La Presse, 3 février 2001

Entre Farnham et St-Jean, le projet de route (pour lequel on avait commencé les travaux) a été abandonné. Mieux encore, une piste cyclable utilise en partie le tracé exproprié et la ville de Farnham étudie sérieusement la possibilité d'y déplacer les activités de triage du chemin de fer. En modernisant ces infrastructures, la ville faciliterait l'intermodalité²⁴.

Aujourd'hui, en 2005, nous pouvons prendre la décision de ne pas construire cette autoroute, car ce projet des années 1960 aurait été coûteux en investissements, en frais annuels, en terres agricoles, en boisés et aurait affecté des plantes rares, avec des conséquences incertaines sur la baie Missisquoi.

Aussi, parce que ce projet aurait eu comme seule retombée économique l'impact de ses propres travaux.

On a déjà prétendu que les guerres stimulaient l'économie. Par la suite, on s'est tourné vers les grands travaux d'infrastructures. Récemment, les Québécois se sont mobilisés contre le projet du Suroît, déficient sur le plan environnemental. La forte réaction de la population a eu pour conséquence le virage éolien.

Aujourd'hui, le Québec peut se présenter comme un leader dans la protection de la planète contre l'effet de serre. Tout semble indiquer que, collectivement, nous en retirerons des avantages importants. « Les énergies propres peuvent renforcer nos économies, non les affaiblir », disait Bill Clinton à la Conférence de l'ONU sur les Changements Climatiques de Montréal.

Cependant, le ministre du Développement durable et de l'Environnement — comme les représentants des groupes environnementaux — reconnaît que notre talon d'Achille, c'est le secteur des transports. Prenons les bonnes décisions aujourd'hui : les générations futures nous remercieront.

Remerciements

Nous aimerions remercier Marie-Josée Benoît et Claude Dionne, pour l'aide inestimable à la rédaction, Mary McNamara, Sophie et Clémence Benoît pour leur patience et leur encouragement, Stephan Pelletier, Hans Kaiser, Ghislain Côté, François Fortier, Louise Potvin, Charles Benoît, Josée Catherine Jacques, Hugh MacFarlane, Serge Rosselet, Gaétan Patenaude, Ruth Potvin et Ghislain Pelletier; pour l'inspiration.

1.1.1.1.1.1 _____

²⁴ GRENIER, Mylène, L'avenir et Des Rivières, 15 Octobre 2005

Bibliographie

Journaux

- PESANT, Yvon, « Les bandes boisées en milieu agricole, un rôle fondamental », *Le Courrier de St-Hyacinthe*, 17 mars 2004, p. 8.
- PESANT, Yvon, « Eau ! Eau ! Eau ! La Yamaska dans tous ses états », *Le Courrier de St-Hyacinthe*, 9 novembre 2005, p. 2.
- LÉVESQUE, Gilles, « Il faut arrêter de gaspiller de bonnes terres agricoles », *Le Canada français*, 30 novembre 2005, p. A18.
- BÉRUBÉ, Gilles, « Un poste de contrôle routier 'intelligent' construit à Lacolle », *Le Canada français*, 30 novembre 2005, p. B3.
- FOGLIA, Pierre, « La foire aux illusions », *La Presse*, 3 février 2001, p. A5.
- GRENIER, Mylène, « Jacques Landry élu à la mairie », *Journal de l'Avenir et des Rivières*, 12 novembre 2005, p. 3.
- SMITH, Rick, « Battle on the lake », *Lake Champlain Weekly*, 12 octobre 2005, pp. 5-6.
- BÉDARD, Louise, « Accident mortel sur l'autoroute 15 », *Le Canada français*, 30 novembre 2005, p. A9.
- BÉRUBÉ, Gilles, « Pas de solution immédiate à la congestion de la sortie 22 », *Le Canada français*, 23 novembre 2005, p. A27.
- BÉRUBÉ, Gilles, « Le ministre Paradis sonde le Haut-Richelieu », *Le Canada français*, 28 janvier 2004.

Revue

- LAVOIE, Alain, « De l'orge brassicole va de Caplan à Montréal en wagon », *Grandes cultures*, août 2005, p. 28.

Sites Web

www.radio-Canada.ca/nouvelles, « Les automobilistes payent plus qu'ils ne reçoivent », 24 novembre 2005.

Ministère de la Sécurité publique, bureau du Coroner, www.msp.gouv.qc.ca/coroner/publications/rappann/rapport_annuel_2002_2003.pdf

Radio

Première chaîne de Radio-Canada, « Bulletin de circulation », *Désautels*, 2 décembre 2005, 15 h 15.

Première chaîne de Radio-Canada, *Radiojournal*, 30 novembre 2005, 19 h.

Autres documents

Fédération de l'UPA Saint-Hyacinthe, *L'évolution de l'agriculture*, novembre 2002.

UPA, *L'évolution des productions animales au Québec*, septembre 2002.

Ministère des transports du Québec, *Vers un plan de transport de la Montérégie*, DA39.

Ministère des Transports du Québec et l'industrie maritime du Québec, « Le fleuve coule dans nos vies », *Le Journal de Montréal*, 15 novembre 2005, p. 17.

Transcriptions sténographiques de la première partie des audiences publiques du BAPE sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

DT1, 14 novembre 2005 en soirée

DT2, 15 novembre 2005 en après-midi

DT3, 15 novembre 2005 en soirée

DT4, 16 novembre 2005 en soirée

DT5, 17 novembre 2005 en après-midi

DT6, 17 novembre 2005 en soirée

Annexe 1 : Lettre au ministre du Développement durable

Le 28 octobre 2005

M. Thomas Mulcair,
Cabinet du ministre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guayart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique du BAPE

Projet : Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu lors de la séance publique d'information du BAPE à St-Jean-sur-Richelieu, le 5 octobre dernier.

Nous sommes agriculteurs, membres de groupes environnementaux, préoccupés d'enjeux sociaux, résidents du Québec et plus précisément du secteur concerné directement par ce projet.

Nous sommes d'avis que ce projet s'il se concrétisait porterait atteinte inutile, dommageable, coûteuse et irrémédiable à notre territoire.

C'est pourquoi nous vous prions de demander au BAPE de tenir une audience publique sur ce sujet.

Nous apprécierions d'y être invités afin de présenter les multiples raisons pour lesquelles ce projet est injustifié.

De plus, nous apprécierions de pouvoir vous faire entrevoir de quelles façons notre région et le Québec d'aujourd'hui et de demain pourrait investir dans des projets porteurs d'un réel développement durable.

Merci d'avoir notre environnement à cœur,

Claude Benoît
Porte-parole : 35 fois NON

Annexe 2 : Rappel des recommandations

RECOMMANDATIONS PRINCIPALES

Nous suggérons à la Commission

(A) de recommander au gouvernement du Québec de mettre fin immédiatement à toutes dépenses directes ou indirectes dans le projet de parachèvement de l'autoroute 35.

(B) Nous suggérons à la Commission de recommander au gouvernement du Québec la formation d'un comité ayant comme mandat d'étudier les solutions de remplacement au prolongement de l'autoroute 35. Ce comité ferait également des propositions concernant les terrains expropriés. Nous pensons à un comité réduit composé de quelques personnes (incluant des spécialistes du MTQ, des universitaires experts dans les transports et les communications et des citoyens concernés).

(C) Que la rétrocession se fasse dans un esprit de développement durable, avec en tête la philosophie du Vermont voulant que la superficie non développée, laissée en production agricole est celle qui a l'impact le plus positif sur l'environnement.²⁵

AUTRES RECOMMANDATIONS

(1) L'entretien de la 133 doit être poursuivi afin qu'elle conserve et améliore son statut de route relativement sécuritaire.

(2) Les meilleures solutions doivent être développées et mises en place avec diligence dans les quatre zones statistiquement plus dangereuses de la route 133, nommément : St-Armand-Sud, Pike-River, Henryville et St-Athanase.

a) À St-Armand-Sud, la solution idéale serait de transformer les quatre voies (deux travées) en trois voies, semblablement au reste de la 133. Il n'y aurait plus que deux voies au niveau de l'intersection, comme dans les autres villages traversés par la 133. À cet endroit, on conserverait le projet du MTQ d'encaisser la 133, réduisant les risques d'accident et redonnant aux deux côtés du village cohésion et unité.

b) À St-Athanase, il faudrait mieux contrôler l'urbanisation et surtout diriger celle-ci dans un réseau de rues hiérarchisées de façon à éviter que plusieurs rues débouchent

1.1.1.1.1.1.1 _____

²⁵ Agency of Natural Resource, Governors Clean and Clear Act, webmaster anr.state.vt.us

directement sur la 133. (recommandations déjà présente dans le document du MTQ : DA39, Vers un plan de transport en Montérégie.)

(3) Comme la voie centrale, est une voie de dépassement sur des sections du trajet, alors qu'elle sert à tourner sur d'autres sections, étudier sérieusement la possibilité d'avoir en continuité des feux de circulation indiquant ce qui est possible sur chaque section.

(4) Une piste cyclable sur la route 133 doit être une solution d'ultime recours, étant donné que cette route demeurera un axe important de circulation mixte et rapide, et ce, quoi qu'il advienne du projet de l'autoroute 35.

(5) Des arbres et des arbustes devraient être plantés le long de la route 133 pour réduire l'enneigement pendant l'hiver.

(6) Devancer les interventions susceptibles d'améliorer la sécurité contenues dans le plan des interventions projetées de 2006 à 2012 du MTQ.

(7) Le MTQ doit faire la promotion du corridor formé par les autoroutes 10 et 55 (au Québec) et par les interstates 91 et 93 (en Nouvelle-Angleterre). Ces voies sont mal connues et relativement peu utilisées.

(8) Le MTQ doit faire en sorte que la route la plus directe soit celle qui est utilisée le plus souvent pour les déplacements et le transport de marchandises. Pour atteindre cet objectif, il faut :

- a) améliorer d'une manière prioritaire les routes adjacentes à la 133 ;
- b) éviter, si possible, que des routes provinciales soient interdites au camionnage ;
- c) étudier la possibilité de ceinturer les villages le long de la route 133 ;
- d) étudier la possibilité de ceinturer Venise (cela permettrait de rouvrir au camionnage le rang des Ducharme, réduisant d'autant le détour par la 133 de la circulation entre Cowansville et Lacolle).

(9) La recommandation 2b, au dire du MTQ est très efficace pour protéger la fonctionnalité du réseau, elle pourrait s'appliquer partout où un regroupement de maisons ou de rues est possible. (recommandations déjà présente dans le document du MTQ : DA39, Vers un plan de transport en Montérégie.)

(10) Le poste de contrôle routier « intelligent »²⁶ de la SAAQ à St-Armand devrait être installé le plus possible à l'intérieur de l'emprise actuelle (à même le terrain récupéré par la transformation de la 133 en route à trois voies, comme recommandé plus haut).

(11) Le transit de marchandises à un plus grand nombre de postes frontaliers devrait être étudié. (Les télécommunications et les technologies déjà utilisées par le transport maritime pour l'entrée des marchandises et des personnes pourraient être utiles.)

(12) Les MRC et les municipalités doivent s'assurer que l'urbanisation future se fera en respectant l'esprit de la proposition du MTQ voulant que les périmètres d'urbanisation ne s'étendent pas le long de la 133 et que les développements se fassent le long de réseaux de rues hiérarchisées minimisant les accès directs sur la 133.²⁷

(13) Le gouvernement du Québec doit planifier et surtout favoriser la mise en place d'un réseau de transport et de communication polyvalent mettant à profit toutes les ressources disponibles. Il faut travailler à réduire l'accroissement de l'achalandage du réseau routier.

1.1.1.1.1.1 _____

²⁶ BÉRUBÉ, Gilles, *Le Canada-Français*, 30 nov., p.B-3

²⁷ Ministère des transports du Québec, *Vers un plan de transport de la Montérégie*, DA39

Annexe 3

Courriel de Ghislain Pelletier

Salut Claude,

Je suis impressionné par ton mémoire. C'est un imposant travail qui reflète très bien la pensée de plusieurs (peut-être même une majorité trop silencieuse?). Tu te désignes comme le porte-parole d'un groupe non identifié... de quel groupe s'agit-il?

Je suis convaincu qu'un grand nombre de personnes et aussi certains organismes seraient prêts à t'appuyer si ils en prenaient connaissance. J'ai eu vent que CBM était à préparer un mémoire, tu pourrais peut-être les contacter

Félicitations encore,

Je suis disposé à faire partie de ton groupe lors de la présentation de ton mémoire.

Ghislain

(Ça me fait un petit velours que mes écrits se retrouvent dans ton mémoire...!)

----- Original

Message -----

From: <<http://votrecourriel.sympatico.ca/agent/MobNewMsg?to=claudio.benoit5@sympatico.ca>>

Sent: Friday, December 09, 2005 4:17 PM

Courriel de Claude Benoît

Merci,

35 fois NON n'a aucune structure pour l'instant, il se veut le reflet de

l'opinion de toutes les personnes, qui comme toi et moi sont convaincu que

réaliser ce projet est une mauvaise idée.

Toute mon énergie du dernier mois a été utilisée à comprendre le projet et à

articuler ce mémoire.

Elle m'a fait réaliser que beaucoup pensent comme nous.

On pense à une rencontre avec quelques personnes cet après-midi ou un soir

cette semaine.

Merci encore

Claude