

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

Le 15 décembre 2005

## Table des matières

|   |                   |
|---|-------------------|
| <b><i>Introduction</i></b> _____  | <b><i>1</i></b>   |
| <b>Présentation</b> _____   | <b>1</b>          |
| <b>Intérêt</b> _____  | <b>1</b>          |
| <b><i>Analyse du projet</i></b> _____   | <b><i>2</i></b>   |
| La sécurité _____   | 2                 |
| Enquête du coroner _____  | 2                 |
| <b>Le corridor Montréal Boston</b> _____                                      | <b>3</b>          |
| <b>L'intérêt de la population</b> _____                                       | <b>4</b>          |
| Coûts du projet _____   | 4                 |
| <b>Perte de terre agricole</b> _____  | <b>5</b>          |
| <b>Perte de forêts</b> _____  | <b>6</b>          |
| <b>Et l'environnement dans tout ça</b> _____                                  | <b>8</b>          |
| <b>Existe-t-il une vue d'ensemble des transports en Montérégie-est?</b> _____ | <b>9</b>          |
| <b>La route verte</b> _____   | <b>10</b>         |
| <b>Échangeur St-Armand-sud</b> _____  | <b>11</b>         |
| <b><i>Recommandations</i></b> _____   | <b><i>13</i></b>  |
| <b><i>Bibliographie</i></b> _____   | <b><i>iii</i></b> |
| <b><i>Annexe 1</i></b> _____  | <b><i>vi</i></b>  |
| <b><i>Annexe 2</i></b> _____  | <b><i>vii</i></b> |

## Introduction

### Présentation

J'ai pris connaissance du parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Pour moi, il s'agissait d'un vieux projet des années 60 et il me semblait inévitable de questionner sa pertinence en ce début d'un nouveau siècle. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de demander au BAPE de tenir une audience publique sur ce projet.<sup>1</sup>

### Intérêt

Je suis agriculteur, agronome, administrateur de syndicat agricole, membre d'un groupe environnemental, préoccupé d'enjeux sociaux, résident du Québec et plus précisément du secteur concerné directement par ce projet.

J'habite depuis une quinzaine d'années au milieu de ce qui deviendrait, l'échangeur St-Armand sud, si le parachèvement de l'autoroute 35 se réalisait. Je suis de St-Armand, et la 133 fait partie de mon quotidien depuis toujours. je peux dire que j'ai une grande expérience de la 133.

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

Par contre, je suis convaincu que des alternatives existent et que c'est en investissant dans celles-ci que notre région et le Québec s'engageront dans un réel développement durable.

---

<sup>1</sup> Annexe 1

## Analyse du projet

Le MTQ propose le parachèvement de l'autoroute 35 pour les trois motifs suivants : améliorer la sécurité, la fluidité du transport Montréal-Boston et la qualité de vie des riverains de la 133.

En résumé, ils prétendent que la construction de l'autoroute 35 permettra d'améliorer la sécurité et facilitera le transit entre la frontière et St-Jean sur Richelieu .

## La sécurité

Question sécurité, les données présentées indiquent que la 133 n'est pas significativement plus accidentée que les routes en milieu rural du Québec en général<sup>1</sup>. Cependant certains secteurs ont une dangerosité très élevée; l'entrée à St-Athanase, les villages d'Henryville et de Pike-River et le carrefour de St-Armand, Philipsburg. Notons que plusieurs améliorations ont été apportées à ces endroits plus ou moins récemment et que certaines sont en chantier présentement.

Notons aussi que si elle est construite, l'autoroute 35 sera aussi la scène de son lot d'accidents en raison particulièrement de la présence de plusieurs échangeurs : « sur une autoroute, souvent l'élément accidentogène,... ce sont les échangeurs,...où on a une faiblesse au niveau de la sécurité»<sup>2</sup>. Nous ne croyons pas nous tromper en prétendant que la vitesse élevée qui y sera pratiquée entraînera des accidents aux conséquences graves.

Aussi, les autoroutes sont le plus souvent la scène des carambolages en série. Par exemple, la première tempête de cette année dans le mid-west américain a entraîné un accident impliquant une trentaine de véhicules, causant au moins un mort, selon la première estimation<sup>3</sup>. Le premier vendredi de décembre, 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<sup>4</sup>.

## Enquête du coroner

Il est à noter que la 133 s'en tire bien lors des enquêtes du coroner. Ainsi, dans le rapport 1999-2004, il y a trois enquêtes survenues suite à des accidents routiers sur cette route. Dans aucun cas, la route n'est mise en cause. Dans une de ces enquêtes, le coroner recommande une meilleure inspection des ambulances, la principale cause de cet accident

---

<sup>1</sup> Genivar, Étude d'impact sur l'environnement, p.39 PR3

<sup>2</sup> CARON, Bernard, DT3,paragraphe 875

<sup>3</sup> Première chaîne de radio-Canada, radio-journal de 19 :00 hr. 30 nov. 2005

<sup>4</sup> Première chaîne de Radio-Canada, bulletin de circulation, Désautel

ayant été l'usure avancée de trois pneus. Dans un autre cas, il recommande que les côtés des remorques devraient être plus visibles, ceci pouvant se faire par l'ajout de bandes réfléchissantes et de feux de position.

Dans un troisième dossier, on affirme que l'accident aurait été la conséquence de la manœuvre imprudente d'une automobiliste distraite. Le coroner ajoute cette phrase que le promoteur utilise pour justifier le parachèvement de l'autoroute 35 : « 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. »<sup>1</sup>

Dans aucun cas le coroner ne juge que la route est responsable des accidents.

Ceci fait contraste avec au moins quatre accidents survenus sur d'autres routes de la région, où le coroner, recommande au MTQ d'apporter des améliorations à la route. Il faut cependant reconnaître que dans la plupart de ces accidents, la cause principale était indépendante de l'état de la route, comme la vitesse excessive, où l'omission d'effectuer l'arrêt obligatoire.

### Le corridor Montréal Boston

Pour ce qui est de l'axe Montréal-Boston, celui-ci ne semble pas si mal desservi présentement par le réseau des autoroutes 10, 55, 91 et 93; soit un périple d'environ 500 km.. Le réseau passant par la 10, la 35 parachevée, la 89 et la 93 ne permettrait de retrancher qu'une vingtaine de kilomètres.

Par ailleurs, ni la 55, ni la 133 actuelle ne semble être très achalandée. Même qu'à la frontière, la circulation est de l'ordre de 4000 véhicules par jour à St-Armand comme à Rock Island. Le promoteur prétend de plus que le parachèvement de la 35 entraînera une diminution d'utilisation de la 55. Les camionneurs rencontrés nous disent sans hésitation, que pour le transport Montréal-Boston, la 55 est la voie normale. Ils ajoutent cependant qu'il n'y a pas là un besoin en transport très important<sup>2</sup>. Pour eux, la majorité de leurs déplacements empruntent la 15 et la 401 au Canada; la 87 et la 81 aux États-Unis<sup>3</sup>. Ces propos concordent avec la présentation du MTQ, où nous remarquons que l'axe 10, 55, 91 et 93 n'est pas très achalandé<sup>4</sup>, et où l'essentiel des échanges met en cause Sherbrooke et le nord du Vermont<sup>5</sup>.

De même, l'axe 133 89 sert essentiellement à la circulation régionale et au commerce avec la partie du Vermont au nord, la région de Burlington. Le commerce est bien structuré; Montréal et la Montérégie étant les deux principales régions exportatrices

---

<sup>1</sup> Rapport du coroner André Dandavino, ministère de la Sécurité Publique.

<sup>2</sup> Blais Eric, Marcel Dion distribution inc., Farnham

<sup>3</sup> *ibid.*

<sup>4</sup> DT3, paragraphe 1000-1065

<sup>5</sup> DT3, paragraphe 1065

en Nouvelle-Angleterre. Cependant rien n'indique qu'il y a autour de Burlington un potentiel d'accroissement important du commerce pour le Québec; la situation est relativement stable. Rien de comparable avec ce qui se passe avec l'état de New-York où le commerce est plusieurs fois plus important ou avec la Chine où l'accroissement est soutenu<sup>1</sup>. Aussi, les échanges avec la région de Burlington, et avec le Vermont dont la population est en de moins d'un million d'habitants ne justifient pas la construction de cette autoroute.

### L'intérêt de la population

Le promoteur reconnaît cette situation. À quelques occasions lors de la période des questions, M. Caron du MTQ a signalé que l'autoroute 55 semblait répondre aux besoins de commerce avec la Nouvelle-Angleterre à l'exception de la région de Burlington et qu'après le parachèvement de l'autoroute 35, la première serait moins utilisée. Il a alors rajouté que l'on pouvait aussi justifier le parachèvement de l'autoroute 35 en réponse à la volonté 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 mon avis, cette réponse serait acceptable en autant que l'on précise si cette demande correspond à un besoin réel; si l'on en donne le coût véritable et analyse ses conséquences; si l'on a envisagé quelles étaient les alternatives.

On connaît l'ordre de grandeur de l'investissement que constitue le parachèvement de la 35. Sommes-nous conscients des coûts annuels qu'entraînera la réalisation de ce projet?

### Coûts du projet

Ce qui est certain, c'est que l'entretien des routes existantes est de plus en plus coûteux. Par exemple, la ville de Montréal, dans son dernier budget, prévoit une taxe supplémentaire 0,8¢ du 100\$ d'évaluation pour l'entretien de ses rues. Dans 4 ans, le taux passera à 3,2¢. Il en coûtera donc de 16\$ à 64\$ supplémentaires au propriétaire d'un immeuble évalué à 200000\$.

Selon le MTQ, Le coût sera de 255M\$, 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 conservateur : Le budget d'entretien du Québec est de 1,2 Milliard\$ pour environ 30000 kilomètres de route, soit 40000\$ du kilomètre, ou encore 1,52M\$ pour les 38 kilomètres que l'on ajouterait à l'autoroute 35. Par contre, la coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du

---

<sup>1</sup> BRASSARD, Pierre, DT5, pages 75 à 90

Québec prétend que seulement de 35 à 50% des besoins sont comblés présentement au Québec<sup>1</sup>.

Tout en demeurant conservateur, le chiffre de 3 M\$ se rapproche peut-être plus de ce que seront les besoins en entretien d'une route comme l'autoroute 35.

Une autre façon de déterminer ce coût annuel est de tenir compte d'une dépréciation normale qui, selon le MTQ, devrait se calculer sur 35 ans. 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. Grosso modo, on tient compte des 192 M\$ que coûteront les chaussées et les ouvrages d'art. On arrive alors à un coût annuel de 5M\$.

Pour être crédible, une analyse de 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; on en arrive alors à  $\frac{250M\$ \times 5\%}{2} = 6,25M\$$ .

Le coût annuel de ce projet serait de plusieurs millions, assez pour laisser songeurs les 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.

### Perte de terre agricole

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 la collectivité dans laquelle ils sont intégrés.

C'est leur manquer totalement de respect, c'est refuser de reconnaître leur apport si positif dans notre région que de vouloir massacrer le territoire agricole pour un projet non justifié.

---

<sup>1</sup>, [www.radio-Canada.ca/nouvelles](http://www.radio-Canada.ca/nouvelles), jeudi le 24 novembre 2005.

Au Québec, en 50 ans, la « superficie des terres en culture a diminué de 41% ». <sup>1</sup>  
Selon le président régional de l'UPA, le pourcentage du territoire agricole Québécois n'est plus que de 1,5%. <sup>2</sup>

Combien d'hectares de terres en culture seront retirés définitivement par ce projet? La réponse n'est pas simple, mais ce qui est certain, c'est que ce sera plus que les 220 hectares que l'emprise de l'autoroute, de ses échangeurs et de ses voies d'accès utiliseront.

L'observation démontre que les autoroutes entraînent un développement important à leurs périphéries. Quel est l'impact prévisible du parachèvement de la 35 avec ses 5 échangeurs sur les commerces; agrandissement ou nouveaux centres de transbordements de camions, centre de courtage, stations service, restaurants, centres d'achat?

Pensons aussi aux parcelles enclavées, ou devenues trop petites, ou difficilement accessibles. À St-Armand, probablement que la majorité des parcelles scindées par le projet n'auront plus beaucoup d'intérêt agricole.

Notons par contre, qu'il existe une possibilité pour les agriculteurs dont la superficie en culture sera réduite, de compenser en déboisant de nouvelles terres <sup>3</sup>.

### Perte de forêts

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 précieuse. Dans le document *L'évaluation 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%. » <sup>4</sup> 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.

---

<sup>1</sup> UPA, *L'évolution de l'agriculture*, p.2

<sup>2</sup> DT5, paragraphe 250

<sup>3</sup> UPA, *L'évolution de l'agriculture*, p.2

<sup>4</sup> UPA, *L'évolution des productions animales au Québec*, p.6

Ainsi, 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 par contre le deuxième plus couvert, à 54,6%, après la Haute Yamaska à 55,4%.

Il faut être conscient que, sans tenir compte de l'éventuel déboisement supplémentaire que certains agriculteurs pourraient être autorisés à réaliser pour compenser des pertes subies par le parachèvement de l'autoroute 35, c'est tout de même près de 1% de ce qui reste comme territoire boisé dans le Haut-Richelieu qui serait perdu si le projet se réalisait. Notons que la MRC du Haut-Richelieu contrôle les coupes forestières

Dans la MRC de Brome Missisquoi, les boisés pourraient être affectés 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 a plus d'ouverture que ça de la 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.»<sup>1</sup>

Pour le parc routier, on prévoit utiliser une dizaine d'hectares, alors que personne ne peut prédire quelle superficie pourrait être déboisée pour compenser ce que l'autoroute détruirait de sols cultivés.

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.

Cependant, comme certains des agriculteurs les plus touchés par le projet de parachèvement de l'autoroute 35 ont des fermes à St-Armand, Frelighburg, Bedford, leurs boisés ou d'autres qu'ils acquerront dans ce but pourraient être transformés en terres cultivables pour compenser les superficies transformées en autoroute.

Quant à la menace de M. Walaszczyk, il ne faut pas en arriver là.

---

<sup>1</sup> DT6, paragraphe 1575

## Et l'environnement dans tout ça

Il ne faut pas créer artificiellement une situation où s'opposeront l'agriculture et l'environnement. Je pense plutôt que dans ce projet, la volonté de la Corporation du Bassin Versant de la Baie Missisquoi illustre que l'on préfère la coopération 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 (i.e. à la ligne entre la zone de récurrence 20 ans et la zone de récurrence 100 ans).<sup>1</sup> Il avait auparavant rappelé que même en dérogation à la politique, les nouvelles routes ne pouvaient être permises<sup>2</sup>.

S'il s'agissait d'un cas de force majeure, il pourrait être justifié de tout faire pour obtenir un compromis au détriment de la logique et du sens commun. Je considère qu'il s'agit plutôt d'un cas évident où le principe de précaution doit s'appliquer. On ne peut mesurer quelles seront les conséquences d'aménager une autoroute en zone inondable. Et on considère que le coût pour la société de la faire passer au cœur d'une belle plaine agricole est trop élevé. Le seul compromis acceptable, c'est de ne pas faire cette autoroute, comme le laisse entendre M. Walaszczyk<sup>3</sup>.

D'autres éléments méritent réflexion : On accepterait de s'attaquer à l'unique habitat connu au Québec d'une plante, le jonc acuminé<sup>4</sup>. 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?

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

Le promoteur demande presque de faire un acte de foi<sup>5</sup>. Pourtant les vitesses plus grandes sur les autoroute seront la cause d'un plus grand dégagement de gaz. Aussi, le promoteur ne semble pas s'inquiéter des bouchons de circulation qui ne pourront que s'amplifier au nord de St-Jean, à la jonction des autoroutes 35 et 10 et dans la région de Montréal!<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> DT3, paragraphe 520

<sup>2</sup> *Ibid.*, paragraphe 385

<sup>3</sup> Le Canada-français, 30 nov. 2005, p.A-18

<sup>4</sup> DT3, paragraphes 1630 à 1740

<sup>5</sup> DT3, paragraphe 3155-3285

<sup>6</sup> Le Canada-Français, 23 nov., p.A-27

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

Il me semble qu'en raison de Kyoto qui demande 30% de réduction des gaz à effet de serre, de l'après 2012 ou selon les experts, ce sera de 60 à 80% de réduction qui sera nécessaire pour stabiliser la situation, il faut des résultats certains. Développer les transports en commun, transporter les marchandises par train, ou par pipeline, favoriser les télécommunications voilà un exemple des alternatives à la construction de l'autoroute 35 qui résulteront en une réduction réelle des gaz à effet de serre.

### Existe-t-il une vue d'ensemble des transports en Montérégie-est?

Un commerçant de grains, dont la famille à St-Alexandre est dans le transport depuis aussi longtemps que je me souviens me fit 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 ».

Est-ce qu'il y a une vue d'ensemble du transport et des communications en Montérégie : par route et rail, piste cyclable et sentier, fleuve, lac, rivière et canaux, oléoduc et gazoduc, lignes de transmission électrique, téléphonique, hertzienne ou par satellite?

Dans notre région immédiate, les principales activités de la vie courante nous dirigent plus souvent vers l'est et le nord-est : Nos commissions scolaires, le CLSC, notre MRC, l'UPA régionale, sont centrées à Cowansville, Granby, St-Hyacinthe. De la classe de Marie-Josée, finissante à la polyvalente J.J. Bertrand de Farnham l'an dernier, 14 vont au CEGEP à Sherbrooke, 17 à Granby, 2 à St-Jean et 7 à Montréal. Des diplômés de secondaire V 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 dans l'est ; nos joueuses de hockey jouent beaucoup plus souvent à Bromptonville ou à Valcourt qu'à Brossard ou à St-Jean. Par effet d'entraînement, probablement, les commerces de Cowansville, qui sont en plein essor, nous accueillent souvent.

Même 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.

Aussi, en contradiction avec l'affirmation du promoteur, il est important de réaliser que de la vingtaine de personnes que j'ai rencontrées à ce sujet, seul un camionneur, un rentier et un agriculteur pensent que le parachèvement de l'autoroute 35 serait positif. Le camionneur, pour une question d'efficacité, le rentier y voyant 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 me donna en exemple le développement de L'Ange-Gardien située sur une sortie de la 10).

Les autres n'en voient pas la nécessité, ou considèrent que c'est un projet inacceptable. Ceux qui sont plus près d'Iberville, considèrent que la 133 est acceptable. À Sabrevois, on trouve la circulation peu importante, sauf le dimanche en fin d'après-midi. On se souvient qu'à la fin des années 80, des vaches traversaient encore la route soir et matin pour aller au pâturage... Les gens d'Henryville trouvent dommage que l'on pense à construire des routes, alors que Bombardier exporte ses trains partout ailleurs sur la planète. Les habitants de Pike-River suggèrent, pour rendre la 133 plus sécuritaire, d'indiquer par un système de lumières lorsque la voie du centre est permise ou ne l'est pas. À St-Armand, une agricultrice qui a aussi une entreprise de transport, ne pouvait pas dire si ce projet avait du sens pour la population en général et le camionnage, mais est convaincue que ce serait mauvais pour l'agriculture.

Mais c'est vraiment la réaction survoltée de mes voisins de St-Armand qui m'a le plus motivé à demander des audiences publiques et surtout à tout mettre en œuvre pour arrêter ce projet qu'ils voient comme inutile, gaspilleur, déstructurant. Cet extrait de courriel de l'un d'eux illustre de façon relativement posée, leur état d'esprit :

« 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 ...). »

### La route verte

Marc Jolicoeur, 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. Jolicoeur m'a mentionné que les Vermontois leur demandaient de poursuivre cette piste du côté Québécois, en utilisant l'emprise d'une voie ferrée désaffectée.

Par ailleurs, à au moins deux occasions, M. Caron du MTQ a mentionné que « suite au parachèvement de l'autoroute 35, une piste cyclable pourrait emprunter la 133. »<sup>1</sup>

Mon raisonnement est le suivant : La tentation d'utiliser les emprises ferroviaires pour développer le réseau cyclable est simpliste. Par contre penser que la cohabitation, cyclisme et circulation mixte sur la 133 sera idéale relève de la pensée magique, pour ne pas dire irresponsable.

---

<sup>1</sup> DT5, paragraphe 2820.

Par contre, si nos informateurs disent vrais, 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.

### Échangeur St-Armand-sud

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. Comme c'est l'endroit que je connais le mieux, je me permets en quelques lignes d'expliquer la situation.

On planifie une autoroute, en se croyant obligé d'y donner accès à la première route venue; à la deuxième aussi... Pourtant, ailleurs, le long des autoroutes, personne ne s'offusque de devoir emprunter des routes plus ou moins parallèles qui les mèneront éventuellement à l'échangeur leur donnant accès.

Devoir aménager deux sorties à Saint-Armand frise le non-sens. En réalité 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 machineries 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 vers la boutique hors taxe sise à l'ouest des douanes; employés des douanes et courtiers...

Comment justifier deux échangeurs si rapprochés, pour une population « faible et stagnante, sans augmentation prévisible »<sup>1</sup>, et sans activité commerciale ou industrielle substantielle? On n'est pas à Drummondville!

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

---

<sup>1</sup> DT5, paragraphe 4165

maints égards, cette alternative semble attrayante : Le rang St-Henri est une route rénovée presque en totalité; elle est solide, large; ses courbes sont peu prononcées, ses côtes douces. Elle est parallèle à la 133 et dessert déjà plusieurs entreprises de camionnage et la zone des carrières.

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

Il reste que pour que cette alternative 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?

En tout cas, plutôt que de s'arrêter à ce genre de solution, on a choisi de faire trois sorties à l'intérieur de moins de 5 km. sur une autoroute sensée répondre aux besoins de la circulation de longue distance.

J'ai de bonnes raisons de penser, à partir de ce cas particulier, que la majorité des objections que rencontre ce projet, soulevées par divers intervenants au cours de la première semaine d'audience, ont pour origine la nature même du projet :

Plutôt que de se demander que peut-on faire de positif pour améliorer le transport en Montérégie et avec le nord du Vermont, on s'est demandé comment peut-on remettre en marche un projet d'autoroute des années 60-70, sans trop le justifier.

Et la solution retenue : le faire par étapes en espérant réussir à démarrer la première avant que la population ne réalise que le tout est injustifiable.

Car c'est le cas, rien dans ce qui a été présenté ne justifie le gaspillage d'argent, d'énergie, de terres agricoles et de boisés; rien n'excusera qu'on porte atteinte à l'environnement ainsi.

On nous a plutôt démontré le contraire : Que sans parachèvement de l'autoroute 35, la situation des transports et communications en Montérégie, ne pourra qu'être meilleure. J'aimerais citer le président Bush, en déformant volontairement ses propos pour les adapter à l'ironie de notre situation :

« On ne sait pas si le prolongement de l'autoroute 35 apportera quelque chose de positif. Par contre, ce qui est certain, ne pas la prolonger, bénéficiera à l'agriculture et à l'environnement.»

## Recommandations

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 qui est aussi vert que ses montagnes; il y a là 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.

Je suggère à la Commission de recommander au gouvernement du Québec de :

- A- Mettre fin immédiatement à toutes dépenses directes ou indirectes dans le projet de parachèvement de l'autoroute 35.
- B- Former un comité réduit de quelques personnes, incluant des spécialistes du MTQ, des universitaires experts dans les transports et les communications et des citoyens concernés; avec comme mandat d'étudier les alternatives à ce projet, et de recommander rapidement au gouvernement ce qu'il devrait advenir des terrains expropriés.

Que la rétrocession se fasse dans un esprit de développement durable, avec en tête la philosophie du Vermont voulant que la superficie non développée est celle qui a l'impact le plus positif sur l'environnement.<sup>1</sup>

Comme la première justification du projet à l'étude est d'améliorer la sécurité, je suggère à la Commission les recommandations suivantes : demander au MTQ de

- 1- Continuer l'entretien de la 133 afin qu'elle conserve et améliore son statut de route relativement sécuritaire.
- 2- Réagir, pour trouver la meilleure solution et la mettre en place dans les quatre zones considérées statistiquement dangereuses; 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 la cohésion et l'unité.
  - b- À St-Athanase, mieux contrôler l'urbanisation et surtout diriger celle-ci dans un réseau de rues hiérarchisé de façon à éviter que plusieurs rues se connectent à la 133.(recommandations déjà présente dans le document du MTQ : DA39, Vers un plan de transport en Montérégie.)

---

<sup>1</sup> Agency of Natural Resource, Governors Clean and Clear Act, webmaster anr.state.vt.us

- 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- Faire réaliser qu'une piste cyclable sur une route qui demeurera, une route de circulation mixte importante, rapide, doit être une solution de dernier ressort.
- 5- Reboiser le bord des routes! Cela réduira la poudrerie, et la vitesse des automobilistes.<sup>1</sup>
- 6- Devancer les interventions susceptibles d'améliorer la sécurité contenues dans le plan des interventions projetées de 2006 à 2012 du MTQ.

Pour ce qui est d'améliorer la fluidité du transport dans l'axe Montréal Boston, je suggère à la Commission les recommandations suivantes : Que le MTQ

- 7- Fasse la promotion du corridor des autoroutes 10 et 55 au Québec, et des inter state 91 et 93, en Nouvelle-Angleterre mal connu et relativement peu utilisé.
- 8- Fasse en sorte que la route la plus directe soit le plus souvent celle qui sera utilisée dans les déplacements comme dans le transport de marchandise en :
  - a- Améliorant prioritairement les routes adjacentes à la 133.
  - b- Évitant le plus possible que des routes provinciales se retrouvent interdites au camionnage.

Étudie la possibilité de ceinturer les villages :

- c- le long de la 133.
- d- aussi à Venise, ce qui permettrait de rouvrir le rang des Ducharmes au camionnage, réduisant d'autant le détour par la 133 de la circulation Cowansville 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- Planifie l'installation du poste de contrôle routier « intelligent »<sup>2</sup> de la SAAQ le plus possible à l'intérieur de l'emprise actuelle, à même le terrain récupéré par la

---

<sup>1</sup> Société de l'arbre du Québec, Des arbres sur ma ferme, p. 12

<sup>2</sup> BÉRUBÉ, Gilles, Le Canada-Français, 30 nov., p.B-3

transformation de la route à deux voies, quatre travées en route à trois voies, comme recommandé en 2a.

- 11- Recommande aux instances concernées d'étudier la possibilité de permettre le transit de marchandises à plus de postes frontière. Ceci pouvant se faire entre autre, en utilisant les télécommunications, technologies déjà utilisées pour l'entrée des marchandises et des personnes lors de transport maritime.

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 ». 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.

La recommandation 8a permettrait l'atteinte de cet objectif pour la majorité des gens concernés.

La recommandation 2b, à St-Athanase aurait certainement un effet bénéfique. Des mesures semblables pourraient s'appliquer à d'autres endroits, entre autre près de la frontière. Additionné à la mesure 2a, on aurait à cet endroit, la possibilité de faire une rue à côté de la 133 dans l'emprise existante.

Les recommandations 7b et 8b auraient un impact positif sur la section Pike-River St-Sébastien.

La recommandation 5 aurait un effet psychologique indéniable<sup>1</sup>.

Je suggère à la Commission de recommander aux MRC et municipalités de :

- 12- S'assurer que l'urbanisation future se fasse 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 hiérarchisés minimisant les accès direct sur la 133.<sup>2</sup>

Je suggère à la Commissions de recommander au gouvernement du Québec de :

- 13- Planifier et surtout favoriser la mise en place d'un réseau de transport et de communication polyvalent mettant à profit toutes les ressources disponibles. Ceci dans l'intention de réduire l'accroissement de l'achalandage du réseau routier.

---

<sup>1</sup> Société de l'arbre du Québec, Des arbres sur ma ferme, p. 12

<sup>2</sup> Ministère des transports du Québec, *Vers un plan de transport de la Montérégie*

## I Conclusion

Durant la décennie 1960-1970, ce n'était pas que la révolution tranquille au Québec. C'était l'âge d'or de l'automobile, du camionnage, et la révolution des infrastructures. Partout, des projets de route, de ponts se réalisaient, et beaucoup aussi attendaient d'être réalisés. On voyait « big », on expropriaient 40 000 hectares pour Mirabel. Puis vint le premier choc pétrolier, la limite de vitesse maximum fut abaissée. 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 CO<sub>2</sub> (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 l'obligation de diminuer la production des gaz à effet de serre.

L'objectif du protocole de Kyoto est une réduction de 30% d'émission de ces gaz, et pour l'après Kyoto, on parle de 60% à 80%.

Ces objectifs ne s'atteindront que 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 de l'ONU 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 travail<sup>1</sup>. 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.

Entre Farnham et St-Jean, le projet de route (dont les premiers travaux avaient débutés) a été non seulement abandonné, une piste cyclable utilise en partie le tracé exproprié, alors que la ville de Farnham étudie sérieusement la possibilité d'y déplacer en les modernisant les activités de triage du chemin de fer. Ce besoin découle entre autres de l'acheminement par trains de remorques; l'intermodalité existe vraiment<sup>2</sup>.

C'est pour mettre nos énergies dans des solutions du XXI<sup>e</sup> siècle qu'il faut mettre le projet définitivement au rancart.

---

<sup>1</sup> FOGLIA, Pierre, La Presse, 3 février 2001

<sup>2</sup> GRENIER, Mylène, L'avenir et Des Rivières, 15 octobre 2005

Aujourd'hui, en 2005, nous pouvons prendre cette décision car ce projet des années 1960 aurait été coûteux en investissements, en frais annuels, en terres agricoles, en boisés; 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.

Il y eut un temps où on prétendait que les guerres stimulaient l'économie. Par la suite, on se tourna vers les grands travaux d'infrastructures, sans trop se poser de questions.

Maintenant, notre civilisation est capable de choisir ce qui est porteur d'avenir.

Les Québécois se mobilisèrent contre le Suroît qui avait au moins le « mérite » de présenter une rentabilité économique, même si sa rentabilité environnementale « était dans le rouge ». La réaction forte de la population a eu pour conséquence le virage éolien.

Abandonner le projet de parachèvement de l'autoroute 35 n'aura peut-être pas l'impact médiatique que l'abandon du Suroît a eu. Cependant la conséquence positive sur les transports et sur l'environnement pourrait être plus grande que celle que l'abandon du Suroît est en train d'avoir sur l'industrie éolienne et sur l'environnement.

Aujourd'hui, le Québec a des avantages pour se développer tout en protégeant 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.

Or, le ministre de l'environnement, comme les représentants des groupes environnementaux, reconnaissent que notre talon d'Achille, c'est le secteur des transports.<sup>1</sup>

Prenons les bonnes décisions aujourd'hui; les générations futures nous diront merci.

### Remerciements

Je voudrais remercier Marie-Josée Benoît, pour l'aide inestimable à la rédaction, Mary McNamara, pour sa patience et son encouragement, Stephan Pelletier, Hans Kaiser, Ghislain Côté, François Fortier, Louise Potvin, Charles Benoît, Josée Catherine Jacques, Hugh MacFarlane, Claude Dionne et Ghislain Pelletier; pour l'inspiration et la motivation.

---

<sup>1</sup> MULCAIR, Thomas et BÉLISLE, André, Maisonneuve en direct, SRC, 10 nov. 2005, 13 :00hr

## Bibliographie

### Journaux

1. PESANT, Yvon, *le Courrier de St-Hyacinthe, Les bandes boisées en milieu agricole, un rôle fondamental*, le mercredi 17 mars 2004, p.8.
2. PESANT, Yvon, *le Courrier de St-Hyacinthe, Eau! Eau! Eau! La Yamaska dans tous ses états*, le mercredi 9 novembre 2005, p. 2.
3. LÉVESQUE, Gilles, *le Canada Français, « Il faut arrêter de gaspiller de bonnes terres agricoles »*, le mercredi 30 novembre 2005, p.A-18.
4. BÉRUBÉ, Gilles, *le Canada Français, Un poste de contrôle routier « intelligent » construit à Lacolle*, le mercredi 30 novembre 2005, p.B-3.
5. FOGLIA, Pierre, *la Presse, La foire aux illusions*, le samedi 3 février 2001, p.A-5
6. GRENIER, Mylène, *Journal l’Avenir et des Rivières, Jacques Landry élu à la mairie*, le 12 novembre 2005, p.3
7. SMITH, Rick, *Lake Champlain Weekly, Battle on the lake*, le 12 octobre 2005, p.5 et 6
8. BÉDARD, Louise, *le Canada Français, Accident mortel sur l’autoroute 15*, le mercredi 30 novembre 2005, p.A-9
9. BÉRUBÉ, Gilles, *le Canada Français, Pas de solution immédiate à la congestion de la sortie 22*, le mercredi 23 novembre 2005, p.A-27
10. BÉRUBÉ, Gilles, *le Canada Français, Le ministre Paradis sonde le Haut-Richelieu*, le mercredi 28 janvier 2004.
11. Grenier, Mylène, *L’Avenir et Des Rivières, Nouvelle cour de triage : la ville commande l’étude*, le 15 octobre 2005.

### Revue

1. LAVOIE, Alain. *De l’orge brassicole va de Caplan à Montréal en wagon*, *Grandes cultures*, août 2005, p.28.

## Sites Internet

1. *Les automobilistes payent plus qu'ils ne reçoivent*, [www.radio-Canada.ca/nouvelles](http://www.radio-Canada.ca/nouvelles) , jeudi le 24 novembre 2005.
2. Ministère de la Sécurité publique, bureau du Coroner, [www.msp.gouv.qc.ca/coroner/publications/rappann/rapport\\_annuel\\_2002\\_2003.pdf](http://www.msp.gouv.qc.ca/coroner/publications/rappann/rapport_annuel_2002_2003.pdf)

## Radio

1. Première chaîne de Radio-Canada, bulletin de circulation, Désautel, vendredi le 2 décembre, 15h15.
2. Première chaîne de radio-Canada, radio-journal de 19h, le 30 novembre 2005.

## Autres documents

1. Fédération de l'UPA Saint-Hyacinthe, *L'évolution de l'agriculture*, novembre 2002.
2. UPA, *L'évolution des productions animales au Québec*, septembre 2002.
3. Ministère des transports du Québec, *Vers un plan de transport de la Montérégie*, DA39.
4. Ministère des transports du Québec et L'industrie maritime du Québec, *Le fleuve coule dans nos vies*, Le journal de Montréal, le mardi 15 novembre 2005, p.17.
5. Société de l'arbre, *Des arbres pour ma ferme*, Sainte-Foy, 2002
6. Genivar, *Étude d'impact sur l'environnement du projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu*, mars 2005

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

1. DT1, 14 novembre 2005 en soirée
2. DT2, 15 novembre 2005 en après-midi
3. DT3, 15 novembre 2005 en soirée
4. DT4, 16 novembre 2005 en soirée
5. DT5, 17 novembre 2005 en après-midi
6. DT6, 17 novembre 2005 en soirée

## Annexe 1

28 oct. 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<sup>e</sup> 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 invité 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

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=claude.benoit5@sympatico.ca>>

To: <<http://votrecourriel.sympatico.ca/agent/MobNewMsg?to=christinecaron@sympatico.ca>>

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

### Annexe 3

#### 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 qui 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