

Mémoire

dans le cadre des audiences publiques du BAPE

sur le

**PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 35**

déposé par

Daniel Tougas  
pour  
« **Ferme Daniel Tougas Inc.** »

et

Serge Tougas  
pour  
« **Ferme Tougavista Inc.** »

Le 6 décembre 2005

Mme la présidente,

Nous profitons de la période de consultation pour vous déposer nos commentaires et suggestions concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 35. Nous sommes deux producteurs agricoles de la municipalité de Saint-Pierre-de-Vérone-à-Pike-River. Le parachèvement de l'autoroute 35 nous interpelle pour deux raisons, soit en tant qu'utilisateur de la route 133, mais aussi en tant que propriétaires fonciers directement touchés par le passage de la future autoroute.

D'entrée de jeu, nous pouvons affirmer que nous sommes favorable au projet de parachèvement de l'autoroute 35. La route 133 étant dangereuse et passante, nous allons dans le même sens que le Ministère des Transport et croyons que ce projet améliorera grandement la sécurité routière des automobilistes qui transitent dans ce secteur.

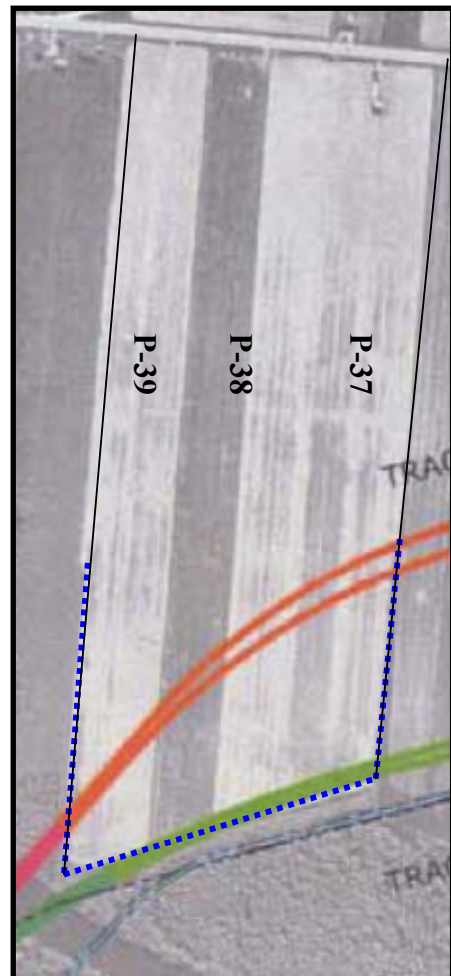
### ***Description du secteur concerné***

Par le biais de nos entreprises respectives, nous sommes propriétaires des lots P-37, P-38 et P-39 qui sont situés à l'est du futur pont-route de la Rivière-aux-Brochets (voir schéma). Nous avons acquis ces lots, il y maintenant plus de 25 ans, afin de subvenir aux besoins de nos entreprises. À noter que lors de l'achat de ces lots, l'emprise représentant le tracé original de l'autoroute 35 avait déjà été expropriée.

Comme tout bons producteurs, nous avons investi dans l'amélioration de ces terres afin d'en augmenter leur productivité. Le point culminant de ces améliorations aura certainement été la construction d'une digue en 1980 (pointillés bleu sur le schéma). De près de 1 kilomètre de longueur, cette digue a été construite en fonction de l'emprise déjà expropriée afin que la construction de la future autoroute n'en affecte pas l'efficacité. De plus, les champs protégés par la digue ont été drainés durant la même année. Le drainage a d'ailleurs été conçu afin de profiter de la présence de la digue en favorisant un écoulement des drains vers la rivière, chose qui était impossible avant la construction de cette digue.

### ***Impacts du tracé recommandé***

Vous comprendrez notre surprise lorsque nous avons visualisé le « tracé recommandé » (en rouge sur le schéma) déposé par le Ministère du Transport. Les modifications apportées par rapport au tracé original ont un impact important sur la portion cultivable des lots décrits précédemment. En effet, le tracé original, correspondant à l'emprise expropriée, faisait passer l'autoroute dans la partie boisée située entre la digue et la rivière. Le tracé recommandé quant à lui, voit l'autoroute surgir en plein champs, enclavant plusieurs hectares de terre et réduisant par le fait même l'utilité de la digue. Doit-on rappeler que plusieurs producteurs agricoles sont touchés par cette



modification apportée au tracé créant un enclavement de 78 hectares de terres agricoles, majoritairement constitué de petites parcelles difficilement rentabilisables. De plus, pour la Ferme Tougavista Inc., la perte de terres cultivables créée par le tracé recommandé réduira la superficie disponible pour l'épandage du fumier ce qui limitera l'expansion future de son entreprise laitière afin de maintenir sa conformité au « Règlement sur les exploitations agricoles » (REA).

Nous comprenons la volonté du Ministère des Transports de se conformer aux différentes politiques et normes environnementales notamment en se conformant à la « *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* ». Il est important de noter que cette « politique » n'est pas une loi. Elle est plutôt une orientation générale qui agit à titre indicatif telle une norme. Il faut se rappeler que près du tiers des terres où passe le tronçon modifié sont endiguées. Ceci nous porte à croire que les lignes des eaux présentées sur les différents schémas, qui sont la principale référence utilisées pour positionner le tracé recommandé (limite 20-100 ans de la plaine inondable), ne représentent pas la réalité car elles ne tiennent pas compte des digues en place. Qui plus est, cette situation fausse probablement les études d'impacts sur l'environnement, surtout en ce qui a trait à l'aire de fraie potentiel du brochet et les superficies en terres humides.

### ***Tracé alternatif de moindre impact***

Durant la dernière année, nous avons rencontré le Ministère des Transports à quelques reprises afin de les sensibiliser à la problématique vécue par les modifications apportées au tracé original. Lors de ces rencontres, nous avons proposé un compromis concernant le choix du tracé dans le secteur concerné. Le Ministère des Transports a d'ailleurs décrit ce « *tracé alternatif suggéré par le milieu* » (en vert sur le schéma) dans le cadre d'une présentation lors des audiences de novembre dernier (référence au document DA32 déposé par le Ministère des Transports). Selon les études du Ministère, le *tracé alternatif* est tout à fait faisable techniquement et il a l'avantage de réduire de 10 hectares les pertes de sol cultivé et surtout, de réduire la superficie de terres enclavées de 57 hectares.

### ***Conclusion***

Le tracé recommandé par le Ministère des Transports est inacceptable à nos yeux compte tenu qu'une solution de moindre impact existe, soit le « *tracé alternatif* ». Il est important de spécifier que ce tracé alternatif n'est pas sans impact. Il affecte notre superficie cultivable, le drainage des lots touchés et rendra la digue inutilisable. Néanmoins, en tant qu'agriculteurs, mais avant tout en tant que citoyens, nous sommes disposés à faire ces concessions afin que l'autoroute 35 puisse enfin être parachevée pour le bien de la collectivité.

Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'opportunité d'émettre nos commentaires sur ce projet et nous espérons que vous tiendrez compte de nos suggestions lors de la rédaction de votre rapport final.

---

Daniel Tougas  
**Ferme Daniel Tougas Inc.**

---

Serge Tougas  
**Ferme Tougavista Inc.**