

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme CLAUDETTE JOURNAULT, présidente
 Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PARACHÈVEMENT
DE L'AUTOROUTE 35 ENTRE LA
FRONTIÈRE AMÉRICAINNE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 14 novembre 2005, 19 h 30
Campus du Fort Saint-Jean
15, Jacques-Cartier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 NOVEMBRE 2005.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
CORPORATION BASSIN VERSANT BAIE MISSISQUOI	
CHANTAL D'AUTEUIL.....	7
JOSÉE POISSANT.....	8
CLAUDE BENOÎT.....	9
FERME FON-BEN INC.	
MARYSE FONTAINE.....	11
PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....	14
REPRISE DE LA SÉANCE.....	21
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
RICHARD DUMOUCHEL.....	21
CAROLE CORBEIL.....	27
MARC GRAVEL.....	31
JEAN GRÉGOIRE.....	36
ANNIE TESSIER.....	40
RENÉ WALLASZCZYK.....	50
RÉJEAN BESSETTE.....	57
CHANTAL DAUDELIN.....	66
CLAUDE BENOÎT.....	70
FRANÇOIS DESROSIERS.....	77

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir! Bienvenue à tous à cette première partie d'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.

10 Mon nom est Claudette Journault. Je préside la commission chargée d'étudier ce projet. Je suis accompagnée de madame Lucie Bigué qui est commissaire, membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

15 Alors, je précise que les membres de la commission ont été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et ils se sont engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

20 Je vous fais la lecture du mandat que nous avons reçu du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas. J. Mulcair, laquelle lettre est adressée au président du BAPE, monsieur William J. Cosgrove, et c'est daté du 18 octobre 2005.

Monsieur le président,

25 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

30 *Le mandat du Bureau débutera le 14 novembre 2005.*

Alors c'est donc en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* que nous allons ensemble examiner le projet qui est à l'étude.

35 Je vous explique brièvement d'abord ce qui a conduit l'examen public de ce projet. C'est un projet assujéti à la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*. Alors, l'ensemble des grands projets sont couverts au Québec par une procédure et cette procédure commence par le dépôt d'un avis de projet au moment où le promoteur est à la conception du projet.

40 À la suite du dépôt de l'avis de projet, le ministre du Développement durable, de

l'Environnement et des Parcs émet une directive, c'est-à-dire un document qui est en quelque sorte celui qui établit la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact. Ce sont des questions, des éléments que le promoteur doit répondre à l'intérieur d'une étude d'impact.

45

Alors, le promoteur réalise une étude d'impact. Une fois son étude d'impact réalisée, il la dépose auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et celui-ci examine si effectivement l'étude répond à la directive. Lorsque c'est le cas, il émet, le ministère, un avis de conformité, de recevabilité finalement, c'est-à-dire que c'est conforme à la demande qui a été faite.

50

Et c'est à ce moment-là que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs donne un mandat au BAPE pour entreprendre la période d'information et de consultation publique. Alors, ça, ça s'est fait cette période-là et ça s'est tenu du 14 septembre au 29 octobre dernier. Et dans le cadre de cette période-là, c'est le moment où les gens peuvent demander la tenue d'une audience publique. Alors, dans les faits, il y a eu 19 demandes d'audience publique. Ce sont eux qu'on appelle les requérants d'audience publique.

55

Alors, le mandat qu'on a, c'est un mandat de quatre mois. Le BAPE a toujours respecté les délais réglementaires. Alors, notre rapport devra être remis au plus tard le 14 mars prochain. Ce sera la 221ième enquête du Bureau.

60

Après l'intervention du BAPE, on va faire un rapport, nous, la commission, et ce rapport-là va être déposé par notre président auprès du ministre. Ça va devenir le rapport du BAPE. Le ministre en prend connaissance et il prend aussi connaissance de l'analyse environnementale de son ministère, et c'est à partir de ces deux documents qu'il prépare un projet de décret pour le Conseil des ministres parce que la décision se prend à cet endroit-là.

65

Nous, la commission, on n'est pas décisionnel. On est là pour transmettre un éclairage au ministre sur justement l'acceptabilité sociale, environnementale du projet, comment les gens la perçoivent et aussi qu'est-ce que ça signifie ce projet-là dans la collectivité.

70

Alors, pour bien travailler ensemble, pour être sûrs qu'on puisse avoir réponse aux questions que vous allez poser tout au cours des séances qui vont suivre, on a invité des gens des ministères et organismes et municipalités à venir ce soir et les séances qui vont suivre. Des gens aussi vont pouvoir répondre par l'entremise de téléphone, haut-parleurs, pour répondre à vos questions.

75

Alors, d'abord j'inviterais les personnes-ressources à bien vouloir se présenter, s'il vous plaît, la table en avant suivie de la table en arrière.

80

Mme CÉLINE DUPONT :

85 Bonsoir. Mon nom est Céline Dupont du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Je suis ici comme porte-parole pour le ministère ce soir. Je suis également chargée de projet pour le dossier de la 35 au ministère.

LA PRÉSIDENTE :

90 Merci.

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

95 Bonsoir! Mon nom est Valérie Saint-Amant. Je suis analyste au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, analyste sur le dossier de l'autoroute 35.

LA PRÉSIDENTE :

100 Merci.

M. MARC TURCOTTE :

105 Mon nom est Marc Turcotte. Je suis urbaniste pour la Municipalité régionale du comté le Haut-Richelieu. Je suis ici en tant que personne-ressource pour le projet qui nous concerne tous.

LA PRÉSIDENTE :

110 Merci.

M. YVON PESANT :

115 Bonsoir! Mon nom est Yvon Pesant. Je suis du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation à la Direction régionale de la Montérégie Est. Et je suis avec mon confrère Bernard Brouillette pour ce qui regarde la partie ouest du territoire.

M. MARIO VERVILLE :

120 Bonsoir! Mon nom est Mario Verville. Je suis directeur du Service de l'aménagement et du développement pour la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Je suis également ici pour répondre aux questions. Merci.

M. PIERRE BILODEAU :

125 Bonsoir! Mon nom est Pierre Bilodeau. Je suis du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune, Direction régionale de Laval, Montréal et Montérégie.

LA PRÉSIDENTE :

130 Merci. Il y a également des gens dans la salle. Il y a Environnement Canada, où ils vont venir dans les séances qui vont suivre; le ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction de la santé publique; le ministère des Affaires municipales et des Régions; la Municipalité de Saint-Alexandre; le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation; le ministère de la Sécurité publique; Culture et Communication. Nous avons un lien téléphonique
135 avec le ministère des Pêches et des Océans.

 Et à l'audience de Saint-Sébastien, la Municipalité de Saint-Sébastien sera présente; la MRC de Brome-Missisquoi également; la Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne également et à la Municipalité de Saint-Armand.

140 Alors, en ce qui concerne l'équipe de la commission, nous avons des analystes pour supporter les travaux de la commission, c'est madame Julie Crochetière, madame Sophie Hamel-Dufour et madame Sylvie Mondor.

145 La coordonnatrice du secrétariat de la commission est madame Anne-Lyne Boutin et c'est madame Danielle Hawey qui est conseillère en communication pour les liens avec la presse. Madame Louise Marois est agente de secrétariat de la commission.

150 Le responsable de la régie sonore, monsieur Alexandre Perrault. Et le responsable de l'organisation technique, monsieur Daniel Moisan.

 Nous avons une sténographe officielle, c'est madame Lise Maisonneuve qui assume ce service. Je vous souligne que tout ce qui est dit en audience publique est pris en sténographie et vous allez pouvoir lire toutes les transcriptions dans le site Internet de la commission du BAPE,
155 également dans les centres de consultation. Alors, il y en a trois dans la région. Ils sont ouverts pendant les quatre mois de l'audience publique. Ils sont situés à la bibliothèque Adélar-Berger à Saint-Jean-sur-Richelieu; à l'Hôtel de ville de Saint-Armand; à l'Hôtel de ville et à la bibliothèque de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.

160 Et également, tous les documents, l'étude d'impact et les documents déposés vont pouvoir être consultés au bureau du BAPE à Québec et à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal.

 Je vous informe que si vous avez des questions concernant les travaux de la

165 commission, vous pouvez à tout moment appeler pendant les heures d'ouverture au 1-800-463-
4732. Alors, ce numéro-là, vous allez pouvoir l'avoir derrière la salle. Le poste de madame
Boutin est le poste 420. Alors, n'hésitez pas, si vous avez la moindre question, entrez en
communication avec madame Boutin et elle va acheminer vos questions soit aux analystes, soit
qu'elle pourra vous donner réponse immédiatement.

170 Alors, nous savons que l'audience publique se tient à un moment où quand même les
gens ont des travaux importants à faire au niveau des récoltes. Alors, dans ce sens-là, la
commission a voulu s'assurer d'une plus grande participation possible des gens, alors on a pris
des mesures pour faciliter la participation.

175 Dans ce sens-là, on a pensé que ce serait utile de faire l'audience à deux endroits. Donc,
on la fait ce soir ici, demain après-midi, demain soir. Et par la suite, à compter de mercredi soir,
nous allons être à Saint-Sébastien pour réduire la durée de route, si vous voulez, à l'audience
publique. Également, ça va permettre aux gens de la partie plus au sud de la zone concernée de
180 pouvoir venir plus près pour participer aux travaux.

Les séances vont commencer à 19 h 30, au lieu de 19 h, pour permettre aux gens aussi
d'avoir fini leurs travaux dans les champs et tout ça. Et nous allons travailler plus tard au besoin,
jusqu'à 23 h si besoin est, de façon à pouvoir vous recevoir tous, tous ceux qui veulent poser des
185 questions soit au promoteur, soit aux personnes-ressources.

Alors, le calendrier pour cette semaine. Demain après-midi, on est encore ici à Saint-
Jean-sur-Richelieu. Ça recommence à 1 h 30. Les thèmes principaux, quoique c'est ouvert à
tous les sujets, ça va concerner plus particulièrement l'échangeur de Saint-Alexandre et le climat
190 sonore, et les mesures d'atténuation concernant justement cet échangeur-là et l'impact sonore.
En soirée, on reprend ici, c'est ouvert sur tous les sujets.

Mercredi soir, 19 h 30, on reprend à Saint-Sébastien. Et je vous signale qu'à ce lieu-là,
on va avoir la traduction pour les gens qui viennent s'exprimer en anglais. On va faciliter leur
195 participation. Le lendemain, on a une séance dans l'après-midi et en soirée, et on verra le besoin
de traduction.

Ça, c'est la première partie de l'audience publique. La première partie a pour but de
s'informer sur le projet, ses impacts, les options au projet, tout ça. On va chercher l'information
200 qu'on a besoin pour approfondir.

En deuxième partie, là c'est le moment de venir présenter son opinion sur le projet, sur
les variantes à l'étude, etc. Alors, pour participer à la deuxième partie de l'audience publique, je
vous demanderais de bien vouloir indiquer à madame Boutin, la coordonnatrice du secrétariat de
205 la commission, votre intention de venir vous exprimer.

210 Vous pouvez le faire soit avec un mémoire, que vous allez lire ou résumer, ou tout simplement verbalement. Ce n'est pas compliqué, tout simplement ce qu'on veut savoir, c'est votre opinion et pourquoi vous avez telle opinion sur le projet et quelles sont vos propositions que vous faites. Dans le fond, on est un peu un canal pour recevoir toutes les préoccupations des gens pour présenter ça au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour éclairer la décision.

215 Alors, cette deuxième partie, elle va se tenir à Saint-Jean-sur-Richelieu le 12 décembre, à 19 h 30 en soirée, et mardi le 13 décembre également en soirée. Ça, ça va se tenir à Saint-Jean-sur-Richelieu. Et à Saint-Sébastien, on va reprendre le mercredi 14 décembre en soirée et le jeudi selon les besoins.

220 Une date très importante à se souvenir, vous avez jusqu'au 8 décembre pour déposer un mémoire. Alors, ce qu'il faut se souvenir donc, vous avisez la commission le plus tôt possible pour retenir un moment pour votre présentation; premier arrivé, premier servi. Alors, si vous préférez passer en soirée, vous le dites. Si vous préférez passer en après-midi ou en matinée, au besoin, on verra. Selon les besoins, on va s'ajuster. On fait tout en notre possible pour vous accommoder. Cependant, si tout le monde veut passer en soirée, bien, ce sont les premiers qui sont accommodés. N'oubliez pas la date limite du dépôt du mémoire le 8 décembre.

225 Alors, si vous voulez des informations concernant la façon de préparer un mémoire, bien, on a un petit guide en arrière pour vous aider.

230 Alors, comment on va fonctionner pour ce soir? D'abord, nous allons inviter les requérants à venir expliquer les motifs de leur requête, soit lire leur lettre, soit tout simplement expliquer les motifs. Ensuite, on va demander au ministère des Transports de présenter son projet. Par la suite, on va prendre une pause d'environ 15 minutes et, à ce moment-là, le registre va être ouvert.

235 Si vous avez des questions à poser soit au promoteur, soit aux personnes-ressources qui sont ici pour répondre à vos questions, n'hésitez pas à le faire. On va accepter une question par personne. Mais si vous avez d'autres questions, vous allez vous réinscrire. Cette façon de procéder a pour but de faciliter la participation d'un plus grand nombre de gens possible.

240 Alors, on vous demande d'éviter les préambules aux questions. Les questions doivent m'être adressées. Moi, je vais les rediriger soit au promoteur, soit aux personnes-ressources. La commission, on est en enquête, on va aussi compléter les questions au besoin, parce qu'on doit aller chercher l'information utile pour bien comprendre le projet et ses impacts.

245 Il faut toujours faire ça dans un climat respectueux. Alors, on n'accepte pas de questions qui pourraient être méprisantes ou qui pourraient porter un préjudice à quelqu'un, il

faut être respectueux tout simplement. Mais finalement, les règles sont simples, c'est le gros bon sens et aussi c'est le respect mutuel.

250

Le registre va être ouvert tout au cours de la soirée et dans les séances qui vont suivre.

On demande que la question soit la plus directe possible et éviter les sous-questions aussi. Si la réponse n'est pas complète, est incompréhensible et que la commission n'est pas allée chercher plus d'information, vous pouvez nous le dire à la fin après avoir entendu la réponse, on va essayer d'avoir plus d'information.

255

Alors, les documents aussi qui vont être demandés ou les questions qui n'auront pas pu être répondues ce soir même, on demanderait à ceux qui détiennent l'information de bien vouloir nous dire quand ils croient être en mesure de déposer cette information-là ou d'y répondre. Et à ce moment-là, ces documents-là vont tous être rendus disponibles sur le site de la commission et dans les centres de consultation. Et au besoin, on va demander une brève présentation d'un document, s'il est déposé dans les séances qui suivent, ou de nous expliquer une information qui aura été demandée lors d'une séance précédente.

260

265

Alors, je pense que ça fait le tour pour le moment. Alors, nous allons inviter les requérants à venir présenter les motifs de leur requête. J'inviterai d'abord madame Chantal d'Auteuil, s'il vous plaît.

270

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

Bonsoir, mesdames les commissaires.

LA PRÉSIDENTE :

275

Bonsoir, madame.

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

280

La Corporation Bassin Versant de la Baie Missisquoi est très heureuse de la tenue des audiences publiques. Nous avons demandé des audiences publiques étant donné nos préoccupations plus particulières pour la portion du tracé entre Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et la frontière américaine.

285

Selon nous, le tracé actuel qui est analysé dans l'étude d'impact représente des impacts majeurs sur le territoire agricole. Nous aimerions proposer peut-être une solution alternative et nous aimerions qu'il y ait des études effectuées en ce sens sur un tracé qui longerait la tourbière du marais, la tourbière marécageuse à l'embouchure de la rivière aux Brochets. Et ce n'est pas dans l'étude d'impact actuellement, nous aimerions avoir de l'information là-dessus de façon à

290 mieux évaluer les impacts entre le tracé actuel et une proposition que nous aimerions déposer dans notre mémoire.

295 Nous sommes également préoccupés par la traversée de la rivière aux Brochets, étant donné que c'est un cours d'eau qui est très sensible à la contamination par le phosphore et par les éléments nutritifs et qui pourrait être sensible à la contamination issue du passage de l'autoroute.

300 Nous aimerions aussi revoir les mesures de mitigation pour réduire au maximum les impacts surtout des eaux de ruissellement de l'autoroute autant sur la tourbière que sur la zone agricole et sur la rivière aux Brochets elle-même.

305 Alors, c'est ça qui nous a amenés à demander une audience publique et nous espérons que tout va bien se dérouler, que nous aurons les réponses à nos questions en ce sens.

LA PRÉSIDENTE :

305 Merci beaucoup, madame.

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

310 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

315 Est-ce que monsieur Réjean Bessette est dans la salle? Non? Madame Josée Poissant, s'il vous plaît.

Mme JOSÉE POISSANT :

320 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

325 **Mme JOSÉE POISSANT :**

Bonsoir. Je représente un regroupement de résidants du quartier Saint-Gérard de Saint-Jean-sur-Richelieu. Le quartier Saint-Gérard est bordé au nord par l'autoroute 35.

330 Le prolongement de l'autoroute 35 aura un impact direct sur notre environnement

puisqu'elle deviendra le tronçon principal entre Montréal et Boston. Nous sommes déjà dans une zone fortement perturbée par le bruit et la pollution. Le ministère nous a révélé, en juillet 2002, que nous étions dans une zone de plus de 65 dBA, et ce, depuis 1987.

335 La Société canadienne d'hypothèques et de logement considère qu'au-delà de 55 dBA, le bruit perturbe la santé et le bien-être. Sous ces considérations, nous demandons au ministère des Transports d'ériger un écran antibruit efficace avant le prolongement de l'autoroute 35. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

340 Merci. Alors, votre question, on va tenter de la discuter plus en profondeur demain après-midi mais vous pouvez poser des questions dès ce soir.

Mme JOSÉE POISSANT :

345 Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

350 Allez-vous pouvoir être avec nous demain après-midi?

Mme JOSÉE POISSANT :

355 Oui, je vais pouvoir être là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

360 **Mme JOSÉE POISSANT :**

Merci. Au revoir.

LA PRÉSIDENTE :

365 Monsieur Claude Benoît, s'il vous plaît.

M. CLAUDE BENOÎT :

370 Bonjour, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

375

M. CLAUDE BENOÎT :

Je me présente. Moi, je suis agriculteur, agronome. J'habite Saint-Armand depuis près de 50 ans. J'ai étudié au Cégep de Saint-Jean pendant deux ans et demi. J'habite maintenant, depuis 15 ans, tout à côté de la sortie de Saint-Armand du projet de l'autoroute 35.

380

Comme agriculteur qui a besoin de différents services, aussi comme père de famille pour les sorties des enfants, les études, j'ai une fille qui étudie au Cégep à Montréal, et le magasinage, j'ai, comme on dit, une bonne expérience de la 133 et ça fait longtemps que j'entends parler du projet de la 35.

385

Aussi, lorsque j'ai su que le projet redémarrait ce printemps, ma première réaction a été celle de la plupart des gens de la région en me disant: «Bon, finalement, ils voulaient la faire, ils vont la faire.» Mais après réflexion et discussion avec mes voisins, j'ai décidé d'envoyer cette lettre pour dire clairement que nous devons nous opposer à ce projet, qui est un projet qui favorise l'auto et qui n'est pas bon pour l'avenir du Québec.

390

Donc, la lettre que j'ai envoyée est la suivante. C'est une lettre au ministre Mulcair.

395

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 Saint-Jean-sur-Richelieu, le 5 octobre dernier.

400

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

405

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

410

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 quelle façon notre région, et le Québec d'aujourd'hui et de demain, pourrait investir dans des projets porteurs d'un réel développement durable.

415 *Merci d'avoir notre environnement à coeur.*

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Benoît.

420 Est-ce que madame Maryse Fontaine est ici?

Mme MARYSE FONTAINE :

Bonsoir, mesdames les commissaires.

425

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, madame.

430

Mme MARYSE FONTAINE :

Moi, je viens ici en toute et due forme. Je veux vous demander de tenir compte de l'autoroute qui va scinder notre terre en deux, à savoir avec des impacts financiers très importants pour moi et pour ma fille. J'ai toujours en tête cet intérêt-là, puis je vous demande qu'il y ait ouverture de la part des dirigeants à une forme de négociation.

435

En plus, je viens de voir le tracé, j'ai un carrefour juste en face de ma maison. Ça, ça n'avait pas été prévu v'là 30 ans. Ça fait que c'est ça, je vous demande de m'entendre.

440

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Restez là, madame. On va mettre une carte et on va voir de quelle région, dans quelle zone vous êtes particulièrement concernée.

445

Mme MARYSE FONTAINE :

Moi, je me trouve à être au début du tracé.

LA PRÉSIDENTE :

450

Vers le nord quand vous dites: «au début»?

Mme MARYSE FONTAINE :

455

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

460

Mme MARYSE FONTAINE :

Oui.

465

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce qu'on peut avoir un agrandissement?

M. BERNARD McCANN :

470

Cette carte-là n'est peut-être pas assez précise, là, mais madame demeure à peu près ici, là où les deux bretelles actuelles rejoignent la route 133, quand vous sortez de la 35 pour prendre la route 133.

475

Mme MARYSE FONTAINE :

Moi, je suis probablement ici – là je vois mal – un petit peu plus dans ce coin-là. C'est ça. Regardez, l'échangeur est présentement là en face de chez nous, un carrefour.

480

Puis moi, quand je vais avoir à cultiver mon morcellement de terrain de l'autre côté, je dois faire le tour par la Grande Ligne, aller au 3e Rang pour revenir sur mes terres ici, là. Puis présentement, ma culture principale, c'est le foin. Je fais trois coupes par année. J'ai aussi du fumier puis j'ai des vaches au pâturage. Ça me cause problème.

485

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, ministère des Transports, on va regarder ça de façon très sérieuse. Je vous demande de vous inscrire pour venir poser une question spécifiquement sur cet aspect-là.

490

Mme MARYSE FONTAINE :

Oui. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

495

D'accord. On va en parler avec vous.

Mme MARYSE FONTAINE :

500 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

505 Restez avec nous. Alors, les requérants qui se sont exprimés ce soir, il y en a eu 4.
D'autres viendront à Saint-Sébastien. Comme je vous l'ai dit, il y en a 19. Le ministère des
Transports fait partie des 19 requérants.

510 Alors, on donne la parole au ministère des Transports pour venir présenter le projet qu'il
soumet au public ce soir et au cours de la semaine. Avant, de bien vouloir présenter votre équipe.

M. BERNARD CARON :

 Vous voulez que je présente l'équipe avant ou...

515 **LA PRÉSIDENTE :**

 Présentez-vous et les gens qui vous accompagnent.

M. BERNARD CARON :

520 Donc, il me fait plaisir de présenter l'équipe qui a soutenu ces travaux. Donc, moi-même,
Bernard Caron, je suis directeur de l'ouest de la Montérégie et je serai le porte-parole pour cette
audience.

525 Me seconde ce soir Bernard McCann, qui est à ma droite, qui est urbaniste, qui est à
l'emploi du ministère et qui est le directeur du projet. J'ai aussi Julie Morin qui est notre agent
d'information et qui, ce soir, en plus du travail d'agent d'information, va s'occuper de toutes les
présentations, donc Julie qui est au bout de la table.

530 Aussi dans la salle, j'ai un certain nombre de spécialistes. J'ai Robert Paquin, qui est
ingénieur au ministère des Transports et qui est directeur de l'ingénierie pour le projet de
l'autoroute 35. Robert, si tu veux te lever?

535 Au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement, il y a Sylvio Morelli, qui est biologiste
de la firme Genivar et qui est le chargé de projet pour l'étude d'impact sur l'environnement.

 J'ai aussi Jean Hardy qui est ingénieur, de la firme Dessau-Soprin et qui est le
responsable de la conception du projet.

540 J'ai Guy Bédard, qui est architecte paysagiste et qui a contribué justement au niveau des aspects environnementaux.

J'ai Réjean Racine, qui est ingénieur rural, qui est aussi agronome et qui s'est occupé de tous les dossiers agricoles.

545 J'ai aussi avec moi Jean Dion, qui est évaluateur agréé à l'emploi du ministère et qui est responsable des dossiers d'expropriation.

550 J'ai aussi Éric Peissel, qui est urbaniste et qui s'occupe de toute la gestion de la circulation, donc les comptages, etc.

Et enfin, qui est avec nous ce soir et elle sera avec nous aussi demain après-midi, c'est Lyne Gamache, qui est ingénieure et qui s'occupe de toutes les questions de bruit.

555 Donc, c'est l'équipe qui me seconde et qui a participé très activement à la rédaction de l'étude d'impact et, nous espérons, donnera des réponses au cours de ces audiences.

On va à la présentation. Je vais faire un petit préambule et Bernard McCann fera la présentation du projet.

560 Donc, madame la présidente, c'est avec plaisir que nous venons vous présenter le projet de l'autoroute 35 dans le cadre des audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ce projet, dont on parle depuis la fin des années 60, passe une nouvelle étape vers sa réalisation avec les présentes audiences.

565 Nous croyons être en mesure de fournir à la commission, de même qu'aux nombreux citoyens et organismes, des réponses aux interrogations qui demeurent. Il faut dire que de nombreuses consultations ont déjà eu lieu au cours des années pour en arriver au projet actuel.

570 Par ailleurs, le ministère est heureux de participer à ces audiences, qui nous permettront d'être à l'écoute des opinions de la population, de sorte que la réalisation du projet pourra convenir au plus grand nombre. Nous nous présentons donc, madame la présidente, avec une grande ouverture d'esprit et une volonté de rendre ce projet meilleur.

575 Maintenant, je demanderais à Bernard McCann, qui était le responsable du projet, de faire sa présentation.

M. BERNARD McCANN :

580 Bonsoir, madame Journault. Bonsoir, madame Bigué. Bonsoir, messieurs, dames.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-

585 sur-Richelieu, ce que je vous présente ce soir, c'est le projet qui est recommandé au terme de l'étude d'impact sur l'environnement et de ce qu'on appelle dans notre jargon, nous, l'avant-projet préliminaire. Et c'est le projet qui est à l'étude par la commission. Ce n'est pas le projet définitif. La décision appartient, comme madame Journault vous l'a dit, au gouvernement qui, à la fin, décidera oui ou non de recommander le projet aux conditions qu'il va déterminer.

590 Donc, si j'emploie un terme «l'échangeur va être», excusez-moi, c'est l'échangeur qui est recommandé dans l'étude d'impact. D'accord?

595 Donc, le plan de la présentation est le suivant. Il y a quatre parties essentielles. Tout d'abord, on va voir la justification du projet; le projet comme tel, on va décrire le projet; enfin, une quatrième partie, dans laquelle on va voir les principaux impacts que le projet a sur le milieu ainsi que les mesures d'atténuation, les quelques mesures d'atténuation qu'on met d'avant pour justement favoriser l'implantation ou l'insertion du projet comme tel; et enfin, les coûts et l'échéancier.

600 La justification. Il y a certaines gens dans la salle qui l'ont vue à plusieurs reprises cette présentation-là. L'autoroute de la Vallée-des-Forts, c'est une autoroute qui avait été planifiée dans les années 60 et pour laquelle on a complété un premier tronçon de 19 kilomètres entre la sortie 22 de l'autoroute 10 et le sud d'Iberville. L'utilisateur, celui qui emprunte l'autoroute de la Vallée-des-Forts, doit ensuite emprunter la route 133 sur 34 kilomètres pour enfin rejoindre deux chaussées avec accès à la hauteur de Saint-Armand et finalement rejoindre la frontière américaine.

605 Or, l'autoroute de la Vallée-des-Forts, c'est un tronçon de 34 kilomètres qui existe entre Montréal et Boston, et c'est un 34 kilomètres qui n'est pas encore terminé en autoroute sur les 488 kilomètres qui séparent Montréal et Boston.

610 Or, ce corridor est identifié au réseau stratégique de soutien au commerce extérieur du Québec et c'est le seul corridor actuellement en Montérégie qui n'est pas terminé en autoroute. Le ministère, en 1999, a fait une enquête pour analyser et caractériser le transport de marchandises entre Montréal et les différentes portes de sortie du Québec. Et à la hauteur de la 133, 6 000 véhicules ont été identifiés dans une semaine.

615 Or, sur cette carte-là, on voit que l'importance du commerce qui existe entre Montréal et la Nouvelle-Angleterre, on voit que les principales activités de commerce ou de transport de marchandises, c'est surtout entre Montréal et Burlington, mais le réseau de pénétration va jusqu'à Boston et Springfield au Massachusetts. Bon an après mal an, environ 7,5 M\$ de marchandises sont expédiées du Québec vers la Nouvelle-Angleterre.

620 Autre enquête origine-destination, en 2002, le ministère a placé un poste de comptage au sud de la 35, à la hauteur d'Iberville, pour voir, un peu analyser la circulation vers le sud.

Donc, en rouge sur cette carte, on voit la provenance de la circulation. Et en bleu, on voit les destinations qui sont empruntées.

625

Ce qu'on peut dire, à la hauteur d'Iberville, c'est qu'il y a un mélange de trois niveaux de circulation. Il y a du grand transit, du transit régional et de la circulation locale. On voit que l'essentiel de la circulation vient principalement de la région de Saint-Jean-sur-Richelieu avec 23 % sur la rive droite et 38 % sur la rive gauche – ça, c'est Iberville et Saint-Athanase – et que, d'autre part, 15 % de la circulation vient de Montréal et 23 % d'autres endroits au Québec.

630

La destination maintenant. Il y a une destination locale. Iberville, Saint-Jean rive gauche, 24 %, ça, c'est Saint-Jean, Iberville et Saint-Athanase; Sainte-Anne-de-Sabrevois, 20 %; Saint-Alexandre, 15 %; Henryville, Venise-en-Québec, 12 %; il y a un 19 % qui se répartit sur les autres municipalités de la 133 et qui va jusqu'à Bedford et ces endroits-là; et enfin, 10 % de la circulation, qui passe par le sud d'Iberville, va aux États-Unis.

635

Autre poste d'enquête, on a placé un poste d'enquête à la hauteur de Saint-Armand pour analyser justement la circulation qui s'en allait en direction nord. Là, on a un peu moins de véhicules automobiles. On a un DJMA de 3 300 véhicules par jour. 14 % de la circulation provient de Saint-Armand - Bedford, à cet endroit, il y a un 17 % qui va à Saint-Armand - Bedford aussi.

640

L'essentiel de la circulation à cette hauteur-là, 46 % vient du Vermont, 40 % d'autres endroits aux États-Unis, d'autres états américains. Et l'essentiel de la circulation qui passe par Saint-Armand pour emprunter la 133 va à Montréal et 30 % à d'autres endroits au Québec. Évidemment, Saint-Jean-sur-Richelieu est dans ce pourcentage-là.

645

Or, la coexistence de trois niveaux de circulation sur la 133 actuellement peut être une cause de conflit entre les différents niveaux, la circulation de transit étant à la recherche de fluidité, de rapidité donc et la circulation locale étant plutôt à la recherche d'accessibilité aux différents endroits, aux différents commerces qui se situent de part et d'autre de la 133.

650

Or, sur la 133, en matière de sécurité routière, il se produit, en moyenne, 118 accidents par année. Et on voit ici la répartition des accidents: 62 % impliquent des automobiles; 29 % impliquent des camions; et 2 % impliquent des motos et des bicyclettes; tandis que les autres non spécifiés, c'est 7 %.

655

Or, le pourcentage élevé de camions nous permet de penser que, effectivement, il peut y avoir un problème, un conflit entre la circulation de transit et la circulation locale sur la route 133.

660

Or, c'est à la lumière de ces problématiques-là qu'on a défini le projet et ce projet-là poursuit quatre objectifs essentiels: d'abord, compléter le lien autoroutier entre Montréal et

665 Boston; deuxièmement, améliorer la mobilité des voyageurs et marchandises en transit en séparant justement la circulation de transit de la circulation locale; en améliorant aussi la sécurité routière sur la route 133; et améliorer aussi la qualité de vie des riverains de la route 133 en redonnant une certaine tranquillité.

670 Or, le projet de l'autoroute 35 consiste à construire deux chaussées de deux voies dans chaque direction avec des échangeurs prévus à la hauteur d'Iberville pour desservir Saint-Jean, rive gauche, donc Iberville et Saint-Athanase; un autre échangeur à Saint-Alexandre pour desservir la municipalité du même nom; un troisième échangeur à la hauteur de Saint-Sébastien, cet échangeur-là desservant les localités de Henryville, Saint-Sébastien, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, Venise-en-Québec et aussi Bedford un peu plus loin; enfin, un échangeur à Saint-Armand Nord pour desservir Philipsburg et aussi pour permettre de relier la 133 à la rue
675 Champlain; et enfin, un dernier échangeur à Saint-Armand Sud pour relier à la fois la rue Montgomery à la rue Quinn, mais aussi pour permettre aux gens d'accéder au chemin de la Station et au chemin plus loin, le chemin Saint-Armand.

680 On voit ici le premier échangeur à la hauteur d'Iberville. Les deux chaussées actuellement construites de l'autoroute 35 se retrouvent ici. Les deux bretelles qui nous permettent d'accéder à la 133 sont maintenues. Un pont d'étagement est construit au-dessus de la 35 pour permettre d'accéder à la 35 par cette bretelle. Deux nouvelles chaussées sont construites pour se rendre jusqu'à Saint-Alexandre. Et on voit ici Grande Ligne au loin duquel l'autre partie de l'échangeur est construit.

685 À Saint-Alexandre, ce qui est recommandé par l'étude d'impact, c'est un déplacement de l'échangeur et un reprofilage de la route 227, qui nous permet d'unir la 227 au sud de Grande Ligne à la 227 qui se trouve immédiatement au nord de la Grande Ligne. La montée des Dussault est maintenue pour permettre aux agriculteurs d'accéder et maintenir les liens agricoles. Un
690 viaduc agricole est construit pour permettre d'accéder de la montée des Dussault Nord à la montée des Dussault Sud. Et le rang Saint-Joachim est maintenu pour permettre aux agriculteurs d'y accéder.

695 L'échangeur de Saint-Sébastien. On voit ici la route 133 et donc l'autoroute 35. L'échangeur est conçu pour permettre de façon sécuritaire aux usagers d'utiliser la route 133 dans toutes les directions.

700 Le pont de la rivière aux Brochets où il va y avoir un dégagement de 6 mètres pour permettre aux embarcations de naviguer sur la rivière.

L'échangeur de Saint-Armand Sud qui va permettre de relier la route 133 à la rue Champlain à Philipsburg, tout en permettant des accès dans toutes les directions à l'autoroute et des entrées dans toutes les directions.

705 On voit ici, au loin, le poste de contrôle et la halte routière qui sont prévus dans la

proposition du ministère.

710 Enfin, l'échangeur de Saint-Armand Sud, qui est encaissé à ce niveau pour permettre un prolongement de la rue Montgomery et permettre aussi des échanges des citoyens demeurant dans ce quartier avec l'autre section de Philipsburg. Il y a des sorties qui sont prévues et des entrées un peu serrées pour toujours permettre tous les mouvements dans chacune des directions et surtout à la circulation de pouvoir emprunter la rue Quinn et le chemin de la Station.

715 Les principaux impacts et les mesures d'atténuation prévues maintenant. Or, le ministère a fait plusieurs périodes d'information et de consultation. À l'automne 2004, les MRC, les municipalités ont été rencontrées, de même que deux sessions de rencontres publiques ont été organisées pour permettre au public de prendre connaissance du projet, rencontres à la suite desquelles plusieurs organismes ont été consultés, notamment l'UPA, la Direction régionale du 720 ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les municipalités, les organismes de bassin versant, il y en a deux dans la région, et enfin les associations diverses comme les motoneigistes, etc.

725 L'environnement du projet. L'environnement est essentiellement un milieu agricole. On retrouve 94 % du territoire zoné agricole, c'est l'activité prédominante dans la région du projet.

730 C'est aussi un milieu naturel important. Plusieurs cours d'eau verbalisés s'y trouvent; plus d'une vingtaine qui sont traversés à 24 ou à 25 reprises par le tracé de l'autoroute 35. Plusieurs boisés, une cinquantaine en tout, qui sont aussi traversés par l'autoroute 35, et quelques marais, marécages qui se trouvent sur le passage de l'autoroute. Enfin, c'est aussi, non moins important, un milieu humain, 5 municipalités sont traversées et 5 000 personnes résident dans le corridor de la zone d'étude.

735 Or, le premier impact d'un projet routier, c'est son besoin d'espace pour le réaliser, le besoin d'emprise pour justement implanter cette autoroute-là. À l'heure actuelle, le ministère possède une emprise de 364 hectares. Cette emprise-là a été acquise dans les années 70, en 74 plus précisément, pour réaliser ce projet-là.

740 Or, nous avons défini un projet différent de celui de 74 pour répondre aux normes, aux règlements et aux lois qui existent aujourd'hui et, pour le réaliser, nous avons besoin d'acquérir 77 hectares d'espace additionnel. Cet espace-là se répartit comme suit: 12 % en zone blanche; 40 % en zone verte, mais des terrains qui sont cultivés actuellement; 48 % en zone verte, mais c'est des terrains qui sont actuellement occupés par des boisés.

745 À la fin du projet, quand on l'aura réalisé, le ministère va disposer d'un excédent de 102 hectares de terrain, et ce 102 hectares de terrain là, qu'on pourra disposer selon la réglementation en vigueur, se répartit comme suit: 10 % en zone blanche; 27 % en zone

agricole mais cultivée, des espaces qui sont cultivés; et 63 % en zone agricole toujours, mais des espaces qui sont occupés par des boisés. Donc, au total, pour réaliser ce projet, le ministère doit posséder 338 hectares de terrain.

750

Les principaux impacts en zone agricole maintenant sont les suivants. D'abord, aux endroits qui sont en blanc sur la carte, que je montre ici dans le secteur de la rivière aux Brochets et de Saint-Jean-sur-Richelieu, on reconnaît qu'actuellement, le ministère, il va y avoir des morcellements, des parcelles résiduelles et des détours. Ce qu'on entend faire, c'est, dans la mesure du possible, de proposer des aménagements, des accès pour permettre aux agriculteurs de poursuivre leurs activités et, dans le cas où on ne peut pas se permettre d'aménager des accès, de proposer des remembrements. Ça, c'est une pratique usuelle.

755

Dans le secteur de Saint-Alexandre, ce qu'on observe, c'est des détours importants pour les agriculteurs. Donc, ce qu'on a proposé, ce que vous avez vu sur la simulation visuelle, c'est un viaduc, l'aménagement d'un viaduc. Et aussi, on propose l'aménagement d'accès pour permettre la poursuite des activités. Surtout pour réaliser cette autoroute-là, c'est 321 hectares de sol agricole qu'on a besoin d'utiliser désormais à des fins autres que l'agriculture.

760

Le milieu naturel maintenant. Impact sur un marais à la hauteur du ruisseau de la Barbotte et sur le marécage de la rivière aux Brochets sur environ 1.7 hectares. Ce qu'on se propose, c'est de compenser par la création peut-être de nouvelles terres humides dans le secteur de la rivière aux Brochets, une fois que le projet sera complété.

765

Un impact aussi sur l'habitat du poisson. En traversant 24 cours d'eau, le ministère va sûrement voir un impact, l'autoroute aura un impact sur l'habitat du poisson. Ce qu'on propose dans l'étude d'impact, ce sont quelques mesures d'atténuation, dont l'utilisation de ponceaux en arche surtout au niveau du ruisseau de la Barbotte, et des mesures de compensation à la fin comme la création de nouveaux habitats du poisson.

770

775

Un impact important sur les boisés. Une cinquantaine de boisés seront traversés et environ 80 hectares de boisés seront utilisés ou détruits pour réaliser cette autoroute.

Enfin, sur le milieu humain, les impacts, c'est, à chacun des croisements de route, pendant la construction, évidemment il y aurait une perturbation de la circulation. Pour réduire les impacts négatifs, c'est une gestion de la circulation pendant les travaux pour permettre à la circulation de poursuivre et de ne pas trop être incommodée par la construction.

780

Il y a des acquisitions. Outre les acquisitions en hectares de terrain, il y a des acquisitions de bâtiments qui sont nécessaires, une vingtaine en tout identifiés dans l'étude, et ces bâtiments-là se retrouvent principalement dans le secteur de la rivière aux Brochets et de Philipsburg.

785

Il y a une hausse sensible du niveau de bruit dans le secteur de la rivière aux Brochets, un secteur qui est actuellement calme.

790

Et sur tout l'ensemble du tracé, il va y avoir une modification du paysage, modification du paysage qu'on pourra compenser par un aménagement paysager, de façon à mieux insérer le tracé dans son environnement.

795

Les impacts positifs du projet maintenant. En vous mentionnant qu'il y avait deux niveaux de circulation sur la route 133, on disait qu'il y avait un possible conflit, mais en déplaçant la circulation de transit vers l'autoroute, il y aura nettement une amélioration de la fluidité du lien économique au niveau de l'autoroute 35. Il y aura aussi une amélioration de la sécurité routière sur la route 133. Une amélioration de la tranquillité des riverains au niveau des quatre localités qui sont traversées par l'autoroute, soit Saint-Pierre, Saint-Sébastien, Henryville et Sainte-Anne-de-Sabrevois, et surtout une amélioration du potentiel de développement de la région.

800

Les coûts. Pour l'ensemble du projet, la réalisation des chaussées, soit le terrassement, les fondations, le drainage, c'est 149 M\$ qui sont prévus; les ouvrages d'art, 44 M\$. Les ouvrages d'art, ce sont les ponts et les échangeurs. Les frais connexes, comme les acquisitions et les coûts pour préparer le projet, réaliser le projet, 63 M\$. Pour un total de 255 M\$.

805

Et l'échéancier de construction maintenant. Le ministère se propose de commencer la réalisation de l'autoroute 35 par le segment 2, soit le segment de l'actuelle 227 jusqu'à la route 133 à Saint-Sébastien. Ces travaux-là sont prévus pour être débutés dès 2006, donc l'an prochain. Ils se termineront en 2009.

810

Le deuxième segment qui pourrait être réalisé, c'est le segment 1. On se propose de débiter les travaux en 2007 pour les terminer en 2009. De cette façon, un premier segment de l'autoroute pourrait être terminé d'Iberville à la route 133 en 2009.

815

Troisième segment à être réalisé, le segment 4, en 2009 et 2010, et le dernier segment à être réalisé, le segment 3, en 2010 et 2011, pour finalement avoir une autoroute 35 complète vers 2011. Merci.

820

LA PRÉSIDENTE :

Merci. On prend une pause. Je rappelle que c'est le temps de s'inscrire. Si vous avez des questions, allez au registre, les gens vont vous accueillir. On reprend dans 15 minutes.

825

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

830 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a dix personnes qui ont demandé d'intervenir ce soir. Je répète qu'il y a une question par personne inscrite au registre. Une fois que votre question est posée, vous pouvez vous réinscrire mais vous comprendrez que, dix personnes, ce serait étonnant qu'on puisse recevoir d'autres gens. On va finir autour de 23 h probablement.

Alors, on commence avec monsieur Richard Dumouchel, s'il vous plaît.

840 **M. RICHARD DUMOUCHEL :**

Bonjour, madame la commissaire. Je suis résidant du quartier Saint-Gérard. J'aimerais demander au ministère des Transports du Québec, il y a eu un relevé de pollution sonore récemment dans le quartier Saint-Gérard, j'aimerais qu'on me dise le niveau sonore actuel. Puis j'aimerais qu'on me dise aussi, si possible, les projections sur le débit qu'il y aura à la fin du projet, sur le débit d'autos qu'il y aura sur l'autoroute 35. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Restez avec nous. Alors, j'imagine que votre question que vous posez concernant les projections, c'est à la fois au niveau du débit journalier...

M. RICHARD DUMOUCHEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... et aussi sur son impact au niveau sonore?

860 **M. RICHARD DUMOUCHEL :**

Idéalement, oui, si on peut le savoir.

LA PRÉSIDENTE :

865 D'accord. Vous avez bien compris la question, monsieur Caron?

M. BERNARD CARON :

870 Oui. Madame la présidente, d'une part, ce qu'il faut comprendre, c'est que le quartier

Saint-Gérard, il est à l'extérieur du secteur de notre étude. Le quartier Saint-Gérard, il est au nord du pont Marchand, donc il est environ à 4 ou 5 kilomètres du début de l'autoroute projetée, donc de notre autoroute. Donc, il se trouve complètement au nord.

875 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on aurait une carte pour nous le localiser?

880 **M. BERNARD CARON :**

Vous avez ici la rivière Richelieu, qui est traversée par le pont Marchand. Le quartier Saint-Gérard se situe environ à cet endroit-là. Et vous voyez, le projet commence à cet endroit. Donc, effectivement nous sommes à l'extérieur de la zone à l'étude.

885 Cependant, lors de la rencontre d'information, je m'étais engagé à fournir une estimation de camions supplémentaires qui pourraient être amenés par l'autoroute 35. Donc, ce qu'il faut comprendre, c'est le nombre de camions additionnel qui passeraient dans ce secteur-là en 2011 lorsqu'on ouvrirait l'autoroute. Et on estime, et je vais vous remettre une note à ce sujet, un maximum de 180 camions qui vont passer donc en 2011 dans ce secteur-là.

890

Maintenant, je dois vous expliquer aussi qu'avec la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, nous avons déjà rencontré au printemps les personnes qui habitent dans le secteur de Saint-Gérard et nous avons convenu avec la Ville que le ministère compléterait une étude sonore dans ce secteur-là. Cette étude-là a été faite cet été, et notre ingénieure qui s'occupe des questions du bruit est en train justement de compiler les données et on devrait avoir un rapport éventuellement, probablement au début de l'hiver.

895

LA PRÉSIDENTE :

900 Début de l'hiver, ça, ça tombe fin décembre?

M. BERNARD CARON :

Je vous dirais plus en janvier.

905

LA PRÉSIDENTE :

Quand ça va être disponible, vous allez pouvoir le déposer?

910 **M. BERNARD CARON :**

On pourra. Mais la prochaine étape dans cette étude-là, c'est de rencontrer la Ville. Parce que vous comprenez que dans toutes les questions de bruit, il y a un partage de coûts.

915 Lorsqu'il y a des mesures d'atténuation de choisies, il y a un partage de coûts entre la Ville et le
ministère. Et donc, une fois que l'étude aura été faite, notre première démarche, ce sera de
rencontrer la Ville, de leur fournir les conclusions et par la suite, avec la Ville, de rencontrer les
personnes qui vivent dans ce secteur-là.

920 Si le rapport est écrit avant que vous finissiez de faire vos recommandations, à ce
moment-là je m'engage à vous en faire parvenir une copie.

LA PRÉSIDENTE :

925 Pourriez-vous nous dire de combien vous estimez... vous avez dit le nombre de camions
là, mais en pourcentage, si ce tronçon d'autoroute là est réalisé, vous prévoyez qu'il va avoir un
transfert d'autres axes Québec-États-Unis pour prendre l'autoroute 35. Parce que dans le fond,
le projet que vous soumettez, c'est pour favoriser le transport justement vers Boston et vous
estimez qu'il y aurait justement une certaine partie de la circulation des camions lourds – que vous
parlez d'avantage – qui prendrait cette autoroute-là.

930 Alors, ce serait quoi comme augmentation de véhicules lourds vers la 35?

M. BERNARD CARON :

935 En fait, ce serait des camions qui actuellement passent soit à la douane de Lacolle, soit
qui passent à Stanstead, donc sur l'autoroute 55, ce serait des camions qui normalement se
dirigent vers ces deux axes-là, qui se dirigeraient pour des questions de commodité, étant donné
le nouvel axe, passeraient par l'autoroute 35. Et ce sont ces camions-là, les 180 camions, donc
ce serait des camions qui normalement passeraient par un autre axe. Et ce serait un maximum de
940 180 camions. Donc, en pratique, ce serait 180 ou moins.

LA PRÉSIDENTE :

945 D'accord. Et 180 sur combien? Je veux dire, vous prévoyez que ça représenterait quel
pourcentage d'augmentation par rapport à la situation présente ou estimée plutôt en 2011,
situation estimée en 2011 sans autoroute et situation estimée 2011 avec autoroute?

M. BERNARD CARON :

950 Je vais demander à notre personne en gestion de circulation si elle peut vous répondre. Si
elle ne peut pas, je vais lui demander de sortir les données et on vous les transmettra dans le
courant de la semaine.

955 Donc, je demanderais peut-être à Éric Peissel s'il peut répondre à votre question
immédiatement.

M. ÉRIC PEISSEL :

960 Bonjour. Présentement, en termes des chiffres qu'on a, comme ce n'est pas dans la zone d'étude, on n'a pas regardé l'augmentation en pourcentage dans le secteur visé par la question.

965 Mais présentement, l'augmentation de 180 camions en 2000 ou 210 en 2011 pourra représenter environ une augmentation de 14 % à la frontière américaine avec la 35.

Cependant, le nombre de camions est beaucoup plus élevé à Saint-Jean. Je n'ai pas les chiffres comme ils sont à l'extérieur de la zone d'étude, parce qu'il y a beaucoup de camionnage local et de livraison dans le secteur aussi.

970 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Bonjour. À partir de quel débit on justifie le besoin d'une autoroute?

M. BERNARD CARON :

975 Je pense, madame, ce n'est pas nécessairement seulement que le débit qui fait en sorte qu'on justifie une autoroute, c'est tout un environnement. Et dans la présentation de Bernard McCann, on a parlé de plusieurs éléments qui le justifient.

980 Vous avez, d'un part, tel qu'il a été cité, au niveau des personnes. Actuellement, sur la route 133, la perturbation ou la qualité de vie de ceux qui habitent le long de la 133 est relativement... il y a beaucoup de circulation, il y a beaucoup de camions. Donc, c'est relativement perturbé.

985 On a aussi, comme on le disait, des questions de sécurité. Donc, on a un voisinage de véhicules de transit avec des véhicules locaux qui n'ont pas le même objectif. Donc, il y en a un, c'est pour la fluidité; l'autre, c'est pour des déplacements locaux.

990 Ce qui justifie aussi l'autoroute, ça peut être les échanges commerciaux. Je pense que c'est un des éléments qui est important. On disait tout à l'heure qu'il y avait pour 7 G\$ d'échanges commerciaux avec la Nouvelle-Angleterre. Donc, c'est un des éléments qui fait en sorte qu'on peut justifier une autoroute.

995 Vous avez aussi la demande du milieu. C'est une autoroute qui est demandée depuis de nombreuses années. Donc, le milieu la veut. C'est un autre élément qui rentre en ligne de compte. Vous avez le tourisme aussi qui est très présent dans la région.

Donc, c'est tout une série d'éléments, plus que le nombre de véhicules/jour dans ce cas-ci, qui justifient la mise en place d'un tel ouvrage.

1000

Je peux peut-être demander à Lyne Gamache, on parlait du bruit tout à l'heure et des relevés, peut-être à Lyne Gamache qui est notre ingénieure, je dirais l'ingénieure en bruit, l'ingénieure spécialisée dans ce domaine, peut-être d'amener un complément d'information, entre autres au niveau du nombre de camions et peut-être l'état d'avancement de ton étude dans ce quartier.

1005

Mme LYNE GAMACHE :

1010

Actuellement, pour le secteur de l'autoroute 35 dans le quartier Saint-Gérard, ça tourne autour de 3 900 camions toutes catégories qu'il peut y avoir par jour. Donc, une augmentation de 180 camions, c'est quand même minime, compte tenu qu'on a déjà près de 4 000 camions par jour.

1015

Ce qu'il faut comprendre, c'est que pour ce secteur-là, déjà, sans même qu'il y ait le prolongement de l'autoroute 35, déjà actuellement, il existe un problème de pollution sonore en bordure de l'autoroute, là où on retrouve des quartiers résidentiels. Et d'ailleurs, ce problème-là a déjà été étudié à la fin des années 80. Donc, ce n'est pas un problème qui est nouveau.

1020

En vertu de la Politique sur le bruit du ministère des Transports, la politique a été adoptée en 1998, pour les secteurs où les niveaux sonores en moyenne sur 24 heures sont supérieurs ou égaux à 65 décibels, le ministère en collaboration avec la municipalité peut mettre en place des mesures d'atténuation si la municipalité en fait la demande. Généralement, on parle d'écran antibruit, que ce soit des murs ou des buttes ou d'autres mesures de ce type-là.

1025

Donc, on a eu une demande de la municipalité pour mettre à jour ou, enfin, refaire l'étude qui avait été faite à la fin des années 80. D'ailleurs, cet été, on a réalisé des relevés sonores, des nouveaux relevés en bordure de l'autoroute 35, principalement dans le quartier Saint-Gérard, au nord et au sud de l'autoroute, en fait. Les relevés démontrent que pour au moins la première rangée de maisons, celle qui est la plus près de l'autoroute 35, on atteint et même on dépasse notre seuil de 65 décibels. En fait, on a mesuré des niveaux qui varient entre 66 et 67 décibels, en moyenne, sur une période de 24 heures.

1030

Donc, en vertu de la politique, cette zone serait admissible pour mettre en place des mesures d'atténuation et, à ce moment-là, les frais sont partagés avec la municipalité.

1035

LA PRÉSIDENTE :

1040

D'accord. Du côté de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, quelles sont vos attentes par rapport justement aux études qui sont en cours et quelles sont les mesures que vous souhaiteriez qui soient mises en place?

M. MARIO VERVILLE :

1045 Actuellement, je n'étais pas la personne-ressource dans le dossier du bruit dans le quartier Saint-Gérard. J'ose espérer que les études, dès qu'elles seront publiées, il y a un groupe de travail qui va être mis sur pied pour étudier effectivement les scénarios. Il est clair que lorsque le bruit perturbe les résidants, on va chercher les moyens pour justement atténuer ces perturbations-là.

1050 **LA PRÉSIDENTE :**

Comptez-vous faire ce travail-là en collaboration avec les citoyens qui vivent en périphérie ou qui auraient une incidence immédiate sur les travaux, en collaboration avec eux?

1055 **M. MARIO VERVILLE :**

1060 Tout à fait. Je crois qu'il y a déjà eu des rencontres de consultation où les citoyens avaient été invités justement à participer à l'étude. Et justement, on a fait état de la rencontre préalable. Et je crois que ces rencontres-là vont se poursuivre dès que les données seront publiées et rendues disponibles.

LA PRÉSIDENTE :

1065 Est-ce que vous allez pouvoir être avec nous demain après-midi?

M. RICHARD DUMOUCHEL :

1070 Malheureusement, je ne pourrai pas y être, mais des représentants de notre quartier y seront.

LA PRÉSIDENTE :

1075 D'accord, parce qu'on avait prévu travailler cet aspect-là demain après-midi de façon particulière. On va dire que la table est mise. Vous ouvrez sur cette question-là.

Si vous avez des éléments que vous souhaiteriez qui soient amenés demain après-midi, ce serait peut-être le moment de nous le dire par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure.

M. RICHARD DUMOUCHEL :

1080 Bien, c'est sûr qu'il y a certains points. Je ne pensais pas pouvoir réintervenir. Il y a certains points. C'est sûr que le débit des camions, c'est quelque chose. Par contre, il y a aussi des véhicules automobiles qui vont probablement augmenter le débit dans ces projections-là.

1085 L'autre chose, c'est que les mesures qui ont été faites cet été, malheureusement ont été
faites dans une période où il y a des réparations sur le pont Marchand. Donc, il y a un impact sur
la circulation, parce que ça ralentit beaucoup la circulation pendant les heures de pointe. Donc,
probablement que la réalité sur une période plus prolongée serait probablement plus élevée que
ça.

1090 C'est des points qu'il faudrait peut-être regarder.

LA PRÉSIDENTE :

1095 D'accord. Alors, vous prenez ça en considération?

M. BERNARD CARON :

1100 Oui. Lyne Gamache sera avec nous demain après-midi et il faudrait peut-être demander à
la Ville de Saint-Jean d'avoir une personne responsable.

1105 Ce que je peux affirmer, c'est que déjà on collabore avec la Ville de Saint-Jean. On a déjà
eu une rencontre. On a convenu avec la Ville que l'on poursuivait une étude, qu'on la mettait à
jour. Et notre objectif était de revoir les personnes qui vivent dans ce secteur-là de façon à
justement amener possiblement une solution. Mais il faut comprendre que cette solution-là passe
nécessairement par une collaboration avec la Ville de Saint-Jean.

LA PRÉSIDENTE :

1110 C'est bien. Alors, on va traiter de l'aspect demain après-midi.

M. RICHARD DUMOUCHEL :

Merci beaucoup.

1115 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, monsieur.

1120 Nous invitons maintenant madame Carole Corbeil, s'il vous plaît.

Mme CAROLE CORBEIL :

Bonsoir. Je fais partie aussi du quartier Saint-Gérard, on profite de la tribune pour poser
nos questions.

1125 Alors, j'aimerais savoir qui prend la décision finale pour l'érection de l'écran sonore: le ministère ou la Ville? On entend beaucoup de collaboration, mais j'aimerais savoir qui prend la décision finale, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

1130 D'accord. Monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

1135 Oui. Pour répondre à cette question-là, il est peut-être un peu trop tôt. La première des choses sur laquelle on s'est engagés, c'est de remettre à jour les études sonores. Donc, c'était la première étape. Et la deuxième étape, c'est justement de rencontrer la Ville et de voir avec la Ville quelles sont les solutions. Lors de la rencontre du printemps 2005, on avait amené un certain nombre de solutions possible. La population nous avait dit: «Ça, on ne veut pas ça.»

1140 Donc, il faut, première des choses, avec la Ville regarder quelles sont les solutions et, dans un deuxième temps, voir la population. Et finalement, voir avec la Ville si...

1145 Nous autres, au niveau du ministère des Transports dans sa politique, on s'engage à intervenir si la Ville veut y aller en partenariat. Donc, au niveau de la Ville, il y a une entente. Et nécessairement, je pense que ça va avec le milieu politique de la Ville aussi.

LA PRÉSIDENTE :

1150 Donc, il faut que les deux disent oui.

M. BERNARD CARON :

1155 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça? En même temps.

1160 **M. BERNARD CARON :**

Dans une problématique de bruit, lorsqu'on est au-dessus de 65, le ministère intervient si la Ville est consentante à intervenir.

1165 Et là-dessus, je vais peut-être demander à Lyne Gamache qu'elle vous en dise un peu plus au niveau de la politique du ministère à ce niveau.

Mme LYNE GAMACHE :

1170 Madame la présidente, généralement, lorsqu'un projet est réalisé, c'est parce qu'effectivement, un, il y a une demande d'une municipalité et que la municipalité accepte également le principe du partage des coûts. Et le ministère ne va jamais imposer un projet d'écran antibruit à une municipalité. Il faut vraiment que la demande vienne de celle-ci.

1175 Et s'il n'y a pas d'entente, souvent c'est juste une question de financement du projet, c'est bien inscrit dans la politique quelle est la contribution de chacune des parties, et c'est souvent sur ce point-là que ça peut achopper. Mais c'est toujours à la demande de la municipalité que le ministère va réaliser des mesures d'atténuation. Ensuite, le délai de réalisation, c'est tout simplement en fonction de la programmation et des budgets qui sont disponibles.

1180

LA PRÉSIDENTE :

Les budgets à votre ministère? Parce que j'imagine que si la municipalité dit oui, c'est qu'elle estime être en mesure de défrayer les coûts?

1185

Mme LYNE GAMACHE :

Oui. Si la municipalité demande au ministère de le réaliser et qu'elle accepte de partager les coûts, le projet se réalise toujours. C'est juste la question du délai, il faut l'inscrire dans la programmation du ministère. Souvent le délai est de deux ans avant que l'écran soit mis en place, mais ça se réalise toujours. Moi, je n'ai pas eu connaissance de projet qui ne s'est pas réalisé lorsqu'une municipalité en a fait la demande.

1190

LA PRÉSIDENTE :

1195

Alors la moyenne, c'est deux ans, mais ça peut aller jusqu'à quoi?

Mme LYNE GAMACHE :

1200 Deux ans, il faut comprendre qu'il faut quand même préparer tous les plans et devis, faire les relevés de terrain pour implanter un écran. Alors, tout ça, ça prend quand même... il y a du travail à faire. Le deux ans, c'est beaucoup pour faire tous ces relevés-là et ces études-là.

1205

Ça peut aller jusqu'où? Moi, j'ai connu un projet qui a pris dix ans à se réaliser, mais c'est plus parce que la municipalité... il y a eu des élections, plusieurs élections dans tout ça et souvent ça retarde les projets. Mais c'est tout simplement parce que la municipalité dans ce cas-là cherchait d'autres solutions, des solutions plus économiques, et ça a pris beaucoup de temps.

LA PRÉSIDENTE :

1210

D'accord. Ça va?

Mme CAROLE CORBEIL :

1215

Oui. Bien, je voulais savoir, quand le ministère décide de...

LA PRÉSIDENTE :

1220

Votre question, vous me l'adressez.

Mme CAROLE CORBEIL :

1225

Excusez-moi. Lorsqu'ils décident de faire un mur, disons que le ministère, ça fonctionne, qu'ils disent oui, qu'il y a un partenariat avec la Ville, le choix du mur, tout ça, ça fonctionne comment? Est-ce que c'est ce que le ministère va avoir décidé ou est-ce que la Ville aussi doit dire son mot par rapport au choix du mur?

Mme LYNE GAMACHE :

1230

Le ministère n'impose jamais un concept d'écran. C'est toujours fait en partenariat avec la municipalité. Il y a également des consultations qui sont réalisées avec les citoyens pour discuter des types de mesures d'atténuation.

1235

C'est sûr que le type de la mesure est toujours fonction de l'espace dont on dispose. Si on a très, très peu d'espace, souvent la solution va être un simple mur; mais si on a plus d'espace, on peut penser à une butte ou une butte avec un écran. Mais le choix, c'est toujours fait en collaboration avec la municipalité. Le ministère n'a jamais imposé un concept.

LA PRÉSIDENTE :

1240

D'accord. On va en reparler davantage demain après-midi.

Mme CAROLE CORBEIL :

1245

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1250

Merci.

Monsieur Marc Gravel, s'il vous plaît.

M. MARC GRAVEL :

Bonsoir!

1255

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

1260

M. MARC GRAVEL :

Je suis aussi résidant du quartier Saint-Gérard et j'ai aussi une question concernant l'écran sonore.

1265

Considérant que la pollution sonore est un impact environnemental, est-ce que le coût de l'érection de l'écran sonore ne pourra pas faire partie du budget alloué pour l'environnement dans le budget du prolongement de l'autoroute 35?

LA PRÉSIDENTE :

1270

Monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

1275

Comme je vous disais tout à l'heure, le secteur de Saint-Gérard est situé complètement à l'extérieur de l'étude de l'autoroute ou du tracé de l'autoroute 35. C'est déjà une situation que l'on a commencé à analyser, comme disait Lyne Gamache tout à l'heure, dans les années 80. Il y a eu une étude en 2002. On remet l'étude actuellement à jour.

1280

Donc, ce n'est pas une situation qui est reliée directement avec l'autoroute 35. Et advenant le cas où il y aurait une entente avec la Ville pour faire une intervention, ce ne serait certainement pas les budgets de l'autoroute 35, mais ce serait pris à l'intérieur des budgets du ministère des Transports.

1285

LA PRÉSIDENTE :

Mais qu'est-ce que ça change que ça soit à l'intérieur du projet ou à l'extérieur, en termes de financement? Est-ce que de toute façon, ce serait aussi partagé les coûts de l'écran?

1290

M. BERNARD CARON :

Oui. Je pense que le partage du coût avec la Ville, ça fait partie de la politique du ministère sur ces questions. Donc, dans le fond, que ce soit de l'argent qui est pris à même le projet de l'autoroute 35 ou il y a de l'argent qui est pris à même d'autres projets ou l'enveloppe

1295 des projets du ministère des Transports, ça ne fait aucune différence.

LA PRÉSIDENTE :

1300 D'accord. Alors, pour les citoyens, ils ne paieront pas plus de taxes à la municipalité parce que ce n'est pas inclus à l'intérieur du projet autoroutier.

M. BERNARD CARON :

1305 En termes de financement de projet, ça ne fait aucune différence. Peu importe où l'argent est pris, ce qui est important au niveau de la politique, c'est que c'est un partenariat entre la municipalité ou la Ville et le ministère des Transports.

1310 Dans le fond, l'argent, qu'il soit pris dans l'autoroute 35 ou ailleurs, ça ne fait aucune différence.

LA PRÉSIDENTE :

Il vient toujours de la même place.

1315 **M. BERNARD CARON :**

Effectivement, il vient du budget global du ministère.

M. MARC GRAVEL :

1320 Et c'est toujours au coût de 50-50 que ça se passe?

LA PRÉSIDENTE :

1325 Oui, c'est toujours 50-50? Ça va.

M. BERNARD CARON :

1330 Je vais demander à Lyne peut-être d'expliquer, mais c'est la politique du 50-50. Donc, on le fait généralement en partenariat avec la municipalité.

Je ne sais pas si tu veux en rajouter, Lyne?

Mme LYNE GAMACHE :

1335 Je dirais que dans 99 % des cas, effectivement c'est 50-50. Il y a un cas actuellement sur l'île de Montréal – bon, il y a peut-être des gens qui en ont entendu parler – où le partage est

1340 un peu différent et c'est à l'avantage de la municipalité mais, en fait, c'est parce que le ministère
faisait beaucoup de réaménagement. Et en fait, il y a deux entrées et une sortie de l'autoroute 20
qui sont fermées et c'est comme une mesure de compensation pour la municipalité que son
pourcentage soit un petit peu rabaissé, mais c'est vraiment un cas exceptionnel dans ce cas-ci.
Mais sinon, ça a toujours été 50-50.

1345 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

M. MARC GRAVEL :

1350 Oui, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1355 Donc, on comprend que, déjà, le ministère a des données qui visent à démontrer qu'il y a
des mesures d'atténuation qui seraient nécessaires et qu'il y a une problématique qui ne va pas
aller en diminuant mais plutôt à la hausse, non seulement parce qu'il y aurait une nouvelle
autoroute, mais aussi par la circulation dans le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu.

M. BERNARD CARON :

1360 Comme Lyne disait, déjà au moment où on se parle, le climat sonore est déjà supérieur à
65. On sait qu'à chacune des années, il y a une augmentation normale ou une augmentation qui
se fait sur le réseau routier.

1365 Et tout ce que l'on amène de plus avec l'autoroute 35 lors de son ouverture, donc en
2011, si l'ouverture se fait à cette date-là, c'est qu'il y aura probablement un certain nombre de
véhicules qui passaient par les autoroutes 55 ou par l'autoroute 15, qui seront rabattus, dans le
fond, sur l'autoroute 35. Mais comme disait Lyne tantôt, 180 camions en 2011, c'est faible par
rapport à la circulation qu'il y a déjà aujourd'hui.

1370 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1375 Est-ce que vous avez une idée de la répartition entre les autoroutes 55 et 35 quand la 35,
si elle était finie, la répartition, combien de voitures, comment va se faire la répartition entre les
autoroutes?

M. BERNARD CARON :

1380 C'est une question assez spécifique. Je vais demander justement à Éric Peissel qui est
venu tout à l'heure, il m'a dit qu'il y aurait de l'information qui pourrait vous être donnée.

M. ÉRIC PEISSEL :

1385 Aujourd'hui, la 55 et la 35, les débits sont comparables en termes de véhicules total dans une journée. Par contre, l'autoroute 35 est beaucoup plus importante en termes de camionnage. On a environ 880 camions qui traversent la frontière présentement à l'autoroute 55, à Rock-Island. Et aujourd'hui, à Saint-Armand, on a environ 1 200, 1 300 camions par jour qui traversent à Saint-Armand.

1390 Avec le transfert qu'on parlait avant, il est certain qu'il y aurait une hausse vers Saint-Armand versus Rock-Island, qui est déjà plus faible que Saint-Armand en termes de camionnage. Et en termes d'autos, il y a aussi le potentiel d'avoir un transfert de Rock-Island.

1395 Alors, la 35 est déjà plus importante en termes de camionnage, et en termes de débit total, ils sont comparables aujourd'hui. Mais avec le projet de la 35, ça va devenir plus important que la 55.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1400 Merci. Est-ce que vous savez, pendant que vous êtes là, à la douane, quand l'autoroute serait finie, c'est combien que vous attendez de transit de camions et d'automobiles au jour 1?

M. ÉRIC PEISSEL :

1405 Oui, une minute, on va mettre une diapo. Voici une carte qui démontre les prévisions de débit de circulation qui étaient prévues, en fin de compte, en l'année 2021, qui était l'horizon ultime de l'étude. Et on voit, en fin de compte sur la carte, qu'il y a environ 5 550 juste avant Saint-Armand. Et à la frontière, ce chiffre se rend autour de 4 500 véhicules par jour qui traverseront la frontière à Saint-Armand entre les États-Unis et le Québec. Le pourcentage de camions du 4 400, ça va être, environ un tiers de ça sera des camions. Comme aujourd'hui, il y a environ un tiers de la circulation, c'est du camionnage.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1415 Puis Rock-Island, c'est combien environ?

M. ÉRIC PEISSEL :

Rock-Island aujourd'hui, c'est...

1420 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Non, en 21?

M. ÉRIC PEISSEL :

1425 Ça n'a pas été analysé Rock-Island. C'était seulement les projections ici.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1430 Pourcentage?

M. ÉRIC PEISSEL :

1435 En termes de pourcentage de camions, c'est beaucoup plus faible. Aujourd'hui, c'est 3 500 véhicules total avec 880 camions. Alors, c'est environ un quart. Ici, c'est plutôt un tiers.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

1440 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être ce serait bon de rester encore juste un petit moment. Une petite question.

1445 Vous proposez de faire le segment d'autoroute, les quatre segments en phase et de compléter 23,7 kilomètres d'ici 2009, la phase I et la phase II, 23,7 sur un total de 37,8 jusqu'à la frontière. Est-ce que justement en 2009, vous prévoyez qu'il y aurait une augmentation qu'on verrait ou vous estimez que ça prendrait justement la réalisation complète de l'ensemble des quatre segments pour que le transfert s'effectue?

1450 **M. ÉRIC PEISSEL :**

1455 Selon les indications, peut-être il y aura un faible transfert, mais encore il y aura un besoin d'utiliser les routes nationales. Alors, selon nous autres, le transfert aura lieu vraiment seulement quand l'autoroute est complétée. Cependant, il y a une augmentation, comme il a été exprimé, qui chaque année les débits augmentent. Et dans ce secteur, les prévisions c'est environ 1.5 % par année. Il y aura encore l'augmentation naturelle, peu importe si le projet est construit ou non.

1460 Alors, les débits sont toujours à la hausse et, en fin de compte, les débits des camions sont aussi à la hausse suite aux 30 dernières années. Et c'est assez important. Comme je dis, à côté de la frontière, c'est un tiers des débits.

M. BERNARD CARON :

1465 Donc, en conclusion, l'augmentation va se faire quand l'autoroute va être ouverte en

2011, en tout cas que l'on estime en 2011.

LA PRÉSIDENTE :

1470 Merci. Monsieur Jean Grégoire, s'il vous plaît.

M. JEAN GRÉGOIRE :

1475 Bonjour, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

1480 **M. JEAN GRÉGOIRE :**

Moi, c'est plus sur le secteur de Saint-Alexandre, le nouvel échangeur qui est proposé. Je reste justement au coin de la 227 qui devrait passer à peu près à 100 pieds de ma maison et pour le nouvel échangeur qui est proposé.

1485

Je me pose la question, parce qu'il y avait un échangeur déjà de prévu dans le premier projet, dont j'ai déjà cédé du terrain à ce moment-là pour cet échangeur-là. Bon, on a eu une entente parce que c'était quand même sur le coin d'un terrain, donc je n'étais pas en désaccord avec le fait qu'on fasse la 35.

1490

Moi, je me pose la question pourquoi, si on veut déménager l'échangeur, qu'on ne le met pas sur la 227 existante. À l'heure actuelle, la 227 existe, et on aurait pu faire l'échangeur au niveau de la 227 et ça aurait peut-être épargner de l'argent au ministère, compte tenu qu'il faut quand même qu'il fasse une traverse pour les agriculteurs. Donc, l'échangeur aurait servi à l'ensemble des gens.

1495

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, on peut voir ça sur une carte, la 227, etc.?

1500

M. BERNARD CARON :

Pendant que madame Morin amène la carte, effectivement dans le projet original, l'échangeur était prévu légèrement au sud de celui que nous proposons dans le tracé recommandé. Il faut dire qu'il y a un certain nombre de données techniques qui font en sorte qu'on a déplacé cet échangeur-là. Il y a aussi une volonté d'améliorer la fluidité et aussi la sécurité de la 227.

1505

1510 Donc, si vous le voulez bien, je demanderais à l'ingénieur concepteur, qui est Jean Hardy, qui pourrait nous éclairer un peu plus sur premièrement le choix de changer l'échangeur qui était prévu à cet endroit originalement et plutôt à cet endroit. Et ce que monsieur Grégoire parle ou ce qu'il propose, c'est de plutôt mettre l'échangeur ici au niveau du rang des Dussault.

1515 Il faut dire que la route 227, comme vous pouvez le voir ici, arrive actuellement à cet endroit. Elle bifurque ici et elle revient à cet endroit. Et si vous voulez bien, je demanderais à Jean Hardy qu'il nous explique le cheminement du déplacement de l'échangeur de cet endroit à cet endroit-ci et est-ce qu'il est possible de mettre l'échangeur à cet endroit-là.

M. JEAN HARDY :

1520 Alors, madame la présidente, je vais vous expliquer un peu notre démarche au niveau de la conception pour le choix de l'échangeur à Saint-Alexandre.

1525 Ce qu'on voit à l'écran, c'est l'échangeur original. Donc, c'est le scénario de référence avec lequel l'expropriation des terres a été faite dans les années 70. Donc, l'échangeur en question est situé sur la montée de la Station, vous avez la montée de la Station, alors que la route 227 existante, elle, continue par le biais de deux intersections en «T», de prendre la montée de la Grande Ligne, le rang des Dussault et de revenir ici rejoindre la montée de la Station.

1530 Donc, l'échangeur de référence que nous avons étudié en premier, c'est celui-ci.

1535 Celui-ci, par contre, présentait certains inconvénients, entre autres d'induire un débit additionnel sur la montée de la Station, puisque les gens qui voudraient accéder à l'autoroute 35 doivent passer par la montée de la Station, et sur la montée de la Station, vous avez un secteur un peu plus résidentiel ici à la croisée des chemins. Donc, ça induirait un trafic d'environ 2 000 véhicules de plus par jour sur la montée de la Station.

1540 Ce scénario ne permet pas de régler également les problèmes de sécurité que nous avons présentement au niveau du décalage de l'intersection de la 227, c'est que les gens arrivent de la 227, prennent la montée de la Grande Ligne. Sur ce segment de la montée de la Grande Ligne, il y a eu 55 accidents au cours des trois dernières années, ce qui nous a amenés à considérer ce choix d'échangeur, qui est le scénario recommandé. Donc, on constate que l'échangeur est déplacé un peu plus dans la portion en ligne droite de l'autoroute, ça nous permet de régler des problèmes de visibilité dans la courbe que nous avons avec l'échangeur précédent.

1545 Dans ce scénario, évidemment l'acquisition de terrains doit se faire, on n'a pas les terres présentement pour faire ce scénario, et on en profite également pour centrer l'échangeur sur la 227 qui serait prolongée. Donc, il y a de l'acquisition de terrains évidemment tout le long

1550 ici entre la montée de la Grande Ligne et l'axe projeté de l'autoroute 35. Donc, l'échangeur à ce moment-là est centré sur la 227 et ça redonne une certaine quiétude aux gens qui habitent sur la montée de la Station puisque les véhicules emprunteraient directement la 227 pour accéder à l'autoroute 35.

1555 Dans ce scénario, nous avons également un viaduc agricole qui permettrait le passage des véhicules agricoles de ce côté, du côté est de l'autoroute au côté ouest. Donc, il y aurait un viaduc uniquement pour fins agricoles par-dessus la 35 et qui viendrait rejoindre le rang Saint-Joachim ici.

1560 Nous avons également regardé un autre scénario qui consiste à faire l'échangeur sur la route 227 existante. À ce moment-là, au niveau de la montée de la Station, on ferait des culs-de-sac des deux côtés de l'autoroute 35 et la montée de la Station serait reliée à la montée Lacroix.

1565 Dans ce scénario, donc, les véhicules qui arriveraient de la 227 prendraient la montée de la Grande Ligne et on conserverait notre problématique d'accidents que l'on a présentement, puisque les gens devraient revenir rejoindre la 227 vers l'autoroute 35. Donc, les liens avec l'autoroute 35 se feraient avec la route 227 existante. Et dans ce cas-là également, il n'y a pas de terrains acquis, donc il y aurait des acquisitions de terrains à faire pour construire cet échangeur.

1570 Donc, en gros, ça vous présente un peu les choix qu'on a eus pour l'échangeur Saint-Alexandre.

LA PRÉSIDENTE :

1575 Les accidents qui ont été répertoriés au cours des trois dernières années, est-ce que vous savez où ils sont situés exactement? Est-ce que c'est dans un secteur précis ou si c'est sur une longue distance?

M. JEAN HARDY :

1580 Je crois que dans l'étude d'impact, on mentionne cette problématique d'accidents avec... il n'y a pas les détails sur... non.

1585 Tout ce qu'on sait pour l'instant, c'est dans le tronçon en question entre les deux 227, mais il faudrait voir si on peut les localiser avec plus de précision.

M. BERNARD McCANN :

J'aurais une précision à apporter aux chiffres que monsieur Hardy a dits. C'est 33

1590 accidents au cours des cinq dernières années au carrefour, au croisement de la route 227 et de Grande Ligne, le premier croisement, celui qui est ici, c'est 33 au cours des cinq dernières années.

LA PRÉSIDENTE :

1595 D'accord.

M. BERNARD McCANN :

1600 C'est considéré, aux fins de notre analyse, comme un site accidentogène à cet endroit-là.

LA PRÉSIDENTE :

Puis est-ce qu'il y a des mesures qui pourraient être prises à cet endroit-là pour réduire?

1605 **M. BERNARD CARON :**

Oui, effectivement, il y a des mesures, par exemple des voies de virage à gauche protégé. Donc, il est évident qu'un aménagement adéquat pourrait, à tout le moins, améliorer la situation à ce secteur-là.

1610

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez un autre élément de question? Allez-vous pouvoir être avec nous demain après-midi?

1615

M. JEAN GRÉGOIRE :

Oui.

1620 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, parce qu'on espère discuter de cette question-là abondamment demain après-midi.

1625 **M. JEAN GRÉGOIRE :**

Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1630

Merci. Madame Annie Tessier, s'il vous plaît.

Mme ANNIE TESSIER :

Bonsoir, madame la présidente.

1635

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

1640

Mme ANNIE TESSIER :

Je suis Annie Tessier. Je suis agente syndicale à la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe. Moi, je voulais parler surtout de l'amplitude des échangeurs et de l'autoroute en elle-même, si c'était nécessaire d'avoir une largeur aussi grande d'emprise et s'il n'y avait pas moyen d'en rétrocéder une partie; de même pour les échangeurs, si c'était nécessaire que les échangeurs soient en forme de boucle aussi grande ou s'il y avait moyen de faire des glissières le long de l'autoroute, qui seraient plus le long et qui empêcheraient de prendre une si grande amplitude de chaque côté.

1645

1650

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien.

1655

M. BERNARD CARON :

La première des deux questions, à savoir est-ce qu'on peut diminuer la largeur de l'autoroute. D'une part, il faut prendre en compte que nous sommes sur une autoroute en milieu rural et il est évident qu'en milieu urbain, on peut utiliser moins de terrain; par contre, les coûts sont d'autant plus importants.

1660

J'ai demandé à Jean Hardy justement de vérifier cette question-là et de nous donner de l'information à savoir pourquoi on a besoin de 90 mètres d'emprise, la largeur d'emprise que l'on a expropriée.

1665

Dans un deuxième temps, concernant les échangeurs, c'est sensiblement la même réponse, les échangeurs sont faits selon des règles ou selon les règles de l'art moderne et nous avons besoin des rayons de courbure nécessaires de façon à assurer la sécurité principalement au niveau des camions qui doivent prendre ces échangeurs-là.

1670

Encore là, Jean Hardy, si vous le permettez, pourrait nous donner de l'information à ce sujet-là.

LA PRÉSIDENTE :

1675 D'accord. Justement, pendant que vous vous approchez, le terre-plein central que vous proposez aurait une largeur de 26 mètres?

M. BERNARD CARON :

1680 C'est ça, exactement. C'était une réponse que Jean Hardy pouvait vous donner.

LA PRÉSIDENTE :

1685 Et puis par exemple l'autoroute 175, la largeur du terre-plein central varie entre 4 et 18 mètres. Alors, dans certains cas, on peut les réduire. Est-ce que vous pouvez comparer? Parce que si on pense que c'est dans une région justement où les terres agricoles sont de très haute qualité, est-ce qu'on peut faire un spécial justement pour réduire cet impact-là?

M. BERNARD CARON :

1690 Je donne la parole à Jean Hardy.

M. JEAN HARDY :

1695 Alors, madame la présidente, ce qu'on voit à l'écran, c'est une coupe type de l'autoroute 35 qu'on propose donc pour les 38 kilomètres entre Iberville et, je dirais, la portion de Saint-Armand Nord. Donc, on parle d'une emprise de 90 mètres de largeur.

1700 Dans ce 90 mètres de largeur, on prévoit évidemment deux voies dans chaque direction ainsi que des accotements de pavé de part et d'autre. Donc, on a déjà un bon 15 mètres en termes de chaussée pavée. On a également un terre-plein central de 26 mètres avec un fossé central, j'y reviendrai tantôt. Et on a de l'espace également réservé pour des fossés longitudinaux, donc le drainage de l'autoroute de chaque côté.

1705 On garde également de l'espace pour aménager des brise-vent, puisqu'au niveau de l'autoroute 35, étant donné que le terrain est très plat et on est en milieu rural, en hiver lorsque les vents du nord-ouest créent de la poudrière et créent rapidement le glaçage de l'autoroute, ils peuvent entraîner sa fermeture. Donc, on se garde un endroit pour faire aménager des brise-vent donc au niveau de l'autoroute.

1710 Le terre-plein de 26 mètres... en fait, j'énumère ici un petit peu les critères qui ont été considérés. J'ai mis en jaune, en fait, c'est au niveau de la sécurité des usagers. C'est que le terre-plein de 26 mètres est la largeur à laquelle il n'y a pas de probabilité que des véhicules franchissent une chaussée à l'autre. Pour une largeur inférieure à 26 mètres, on pourrait avoir

1715 des franchissements de terre-plein comme c'est arrivé il y a quelques mois sur l'autoroute 35 dans la région de Saint-Jean.

Donc, au niveau du 26 mètres, c'est la distance... bien, en fait, un véhicule qui va à 120 kilomètres/heure, les probabilités de franchissement s'obtiennent aux environs de 25, 26 mètres.
1720 Si on fait un terre-plein inférieur à 26 mètres, comme 10 mètres, les probabilités qu'un véhicule, qui quitte la chaussée vers le centre à 120 kilomètres/heure, franchisse le terre-plein et aille frapper des véhicules en collision frontale sont d'environ 20 %. Donc, les probabilités augmentent rapidement à mesure qu'on diminue la largeur du terre-plein.

1725 Maintenant, un terre-plein de 26 mètres, ce que ça nous permet d'aménager, ce sont des pentes de talus vers un fossé central, des pentes qui varient de 6:1, donc 6 unités horizontales pour 1 unité verticale, jusqu'à du 4:1. On parle de pentes récupérables, c'est-à-dire qu'un véhicule qui quitte la chaussée vers le centre peut revenir. Donc, quelqu'un qui a une seconde d'inattention, quitte la route, peut revenir vers la chaussée. Ça, c'est avec un terre-plein de 26
1730 mètres et une emprise de 90 mètres.

Dans les cas où la pente de talus est inférieure, approche 4:1 ou 3:1, le véhicule va rester dans la zone centrale. Et lorsqu'on parle de pente de 2:1 ou inférieure à 3:1, il peut y avoir capotage du véhicule. Dans ces cas-là, on parle d'un terre-plein d'environ 13 mètres dans une
1735 emprise de 60 mètres.

Ici, on parle de différence d'accidents, si on veut, de réduction d'accidents entre un talus de 6:1 versus un talus de 3:1. Donc, on parle d'une différence de 11 % au niveau des accidents.

1740 J'ai également montré la section transversale existante à Iberville. Donc, au niveau de l'autoroute 35 existante, on a effectivement un terre-plein réduit à cet endroit-là ainsi qu'une largeur d'emprise qui est de 60 mètres. Toutefois, on a des talus de 3:1 au centre et, comme je le mentionnais précédemment, il y a eu franchissement de la bande médiane par des véhicules dans des accidents au cours des dernières années, avec des victimes.

1745

M. BERNARD CARON :

Donc, essentiellement, c'est pour des raisons de sécurité. Et dans 90 % de la longueur de l'autoroute actuellement, le ministère possède une emprise de 90 mètres.

1750

LA PRÉSIDENTE :

Lorsque vous avez présenté en ouverture les raisons des accidents, en tout cas les accidents routiers, les contacts entre automobiles, camions, véhicules lourds ou cyclistes, vous
1755 n'avez pas parlé des accidents qui pourraient survenir suite à la présence de la faune, par exemple.

Est-ce qu'il y a des chevreuils ou des orignaux qui sont... je ne sais pas s'il y a des orignaux. On sait qu'il y a énormément de chevreuils dans la région. Est-ce qu'il y a des accidents routiers qui sont dus justement à cette faune?

1760

M. BERNARD CARON :

Bernard, dans l'étude d'impact, est-ce qu'on avait des...

1765

M. BERNARD McCANN :

Il n'y a pas d'analyse qui a été faite au niveau des accidents avec la grande faune. Le secteur se divise en deux. Les accidents avec la grande faune sont généralement plus probables dans toute la région qu'on appelle l'Estrie.

1770

Donc, la MRC Brome-Missisquoi fait partie un peu du même climat de l'Estrie avec beaucoup de forêts, beaucoup de grande faune et les probabilités d'accidents sont plus fortes à cet endroit que dans le Haut-Richelieu où les territoires sont agricoles, où il y a des chevreuils dans les forêts, par exemple, mais c'est beaucoup moins possible à cet endroit-là probable en Montérégie qu'en Estrie.

1775

On n'a pas produit d'analyse comme telle des accidents avec la grande faune, parce que là où les études sont faites, comme en Estrie, on n'arrive pas à déterminer des facteurs réels autres que les facteurs horaires, le soir, le matin, qui font que les accidents surviennent avec la grande faune. C'est la raison pour laquelle on n'a pas nécessairement accordé d'importance à ce facteur.

1780

LA PRÉSIDENTE :

Parce que lorsqu'on a eu les rencontres préparatoires, on nous a dit que justement il y avait quand même pas mal de chevreuils qui étaient frappés à chaque semaine même. Je ne sais pas si on a des données du côté de la Faune?

1785

M. PIERRE BILODEAU :

Bien, nous, à la Faune, on n'a pas de données sur des accidents routiers directement impliqués avec la grande faune. Je ne pense pas que l'orignal soit un grand problème dans ce secteur-là.

1790

LA PRÉSIDENTE :

C'est plus le chevreuil.

1795

M. PIERRE BILODEAU :

1800

Effectivement, il y a une densité relativement faible d'originaux dans ce secteur-là.

Par contre, il y a des densités très élevées de cerfs de Virginie, mais ça me surprend un peu qu'on n'ait pas regardé cet aspect-là. C'est sûr qu'en réduisant de plus en plus aussi le nombre de boisés en Montérégie, on réduit l'habitat du cerf et on se trouve à le concentrer parce que c'est quand même en très grande densité dans les habitats qu'il reste. Donc, en bordure des boisés, ça risque de représenter un risque certain qui, d'après moi, devrait être évalué.

1805

LA PRÉSIDENTE :

1810

D'accord. Monsieur Bilodeau, merci.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1815

Vous avez évoqué tout à l'heure les grands vents du contexte particulier où doit passer la route. Est-ce que vous avez pris des mesures concernant la poudrière qui est associée aux grands vents dans cette région, planifié des mesures particulières? Est-ce qu'il y a des risques que vous avez évalués?

1820

M. BERNARD CARON :

Effectivement, on est en milieu agricole. Donc, les champs sont... et par expérience, on sait qu'on a des problématiques de poudrière. Et c'est pour ça, tout à l'heure, on a indiqué qu'on avait prévu des aménagements paysagers qui sont propres justement à arrêter cette poudrière.

1825

Je peux demander à Guy Bédard, qui est l'architecte paysagiste qui a conçu les murs antibruit, peut-être venir nous donner de l'information sur le sujet. Et je redemanderai tout à l'heure, pour terminer la réponse à madame Tessier concernant les échangeurs... On a parlé de la largeur de l'autoroute, la nécessité d'avoir les 90 mètres et le terre-plein central, mais madame aussi avait une deuxième question concernant l'amplitude de nos échangeurs, et je demanderai à Jean Hardy qu'il revienne après que Guy Bédard, l'architecte paysagiste, nous ait donné de l'information à ce sujet.

1830

M. GUY BÉDARD :

1835

Bonsoir! Alors, on voit sur la carte qui est illustrée à l'écran les secteurs qui ont été évalués sensibles aux vents d'hiver et à la poudrière. Ce sont les secteurs qui sont colorés en rouge. Principalement, on a un petit secteur près de Saint-Jean. Et l'essentiel du reste de la zone sensible se retrouve dans ce qu'on appelle le segment 2 ou la portion centrale, qui est rectiligne et perpendiculaire aux vents dominants d'hiver qui sont en provenance de l'ouest.

1840

Les mesures qui sont prises à ce moment-là, c'est une intervention qui se situe du côté ouest de l'emprise et ce sont des plantations qui sont réalisées, comme l'indiquait monsieur Hardy tout à l'heure, dans la portion restante tout près de la clôture d'emprise.

1845 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci.

1850 **M. BERNARD CARON :**

Donc, si vous le voulez bien, je demanderais à Jean Hardy qu'il continue son explication concernant l'amplitude des échangeurs ou le besoin de terrain dans les échangeurs.

1855 **M. JEAN HARDY :**

Avant tout, permettez-moi de revenir, peut-être juste compléter ma présentation de tantôt, vous parliez de la route 175. Il y a moyen de réduire effectivement le terre-plein central, et je le montre un petit à l'écran, c'est d'aménager une glissière médiane en béton au centre. Sauf que, dans notre cas, on parle d'un milieu rural où on doit raccorder quand même des... il y a un drainage agricole, il y a des fossés longitudinaux. Malgré tout, on parle quand même d'une emprise qui aurait 70 mètres de large.

Toutefois, on doit garder en tête qu'une glissière, une bande médiane en béton demeure quand même un obstacle à la sécurité des usagers. À chaque endroit où il y a des ouvertures, on doit mettre des atténuateurs d'impact, parce qu'il peut y avoir des collisions avec cette barrière-là. Ça peut nous amener aussi de l'éclairage supplémentaire pour indiquer certains conflits au niveau des bretelles et entrées.

Et au niveau du drainage également, lorsqu'on a une bande médiane au centre, ça implique généralement qu'on mette des puisards et des égouts pluviaux. Donc, ça a un impact non négligeable au niveau des coûts de construction. Ça, c'était pour compléter au niveau de la bande médiane réduite.

Notre démarche de conception au niveau des échangeurs. Donc, on a identifié des endroits où on devait accorder une desserte aux municipalités où on croisait des routes relativement importantes, des routes numérotées. Donc, pour chacun des endroits où on a identifié un site d'échangeur, on a élaboré plusieurs configurations d'échangeur, que l'on retrouve en annexe de l'étude d'impact.

Donc, pour chacun des sites, il y a différents types d'échangeur qui ont été regardés, certains avec de grandes bretelles et d'autres de type qu'on dit losange où les bretelles sont rapprochées de l'autoroute et prennent moins d'espace. Donc, on a considéré plusieurs types d'échangeur, de configuration par emplacement.

1885 Et on a réalisé une analyse pour chacun des sites, soit des critères techniques. On regardait les temps de parcours. On regardait la sécurité. On regardait le type de terrain, la visibilité, est-ce qu'il y avait des résidences, quel était l'impact sur les terrains à acquérir. On a regardé les critères au niveau des terres agricoles, donc l'impact; les critères économiques au niveau des coûts; de l'acquisition requise ou non; et évidemment environnementaux, s'il y avait des résidences à proximité, sur la qualité de vie des riverains.

1890 Les critères qui sont considérés quand on aménage l'échangeur en question, c'est qu'on doit trouver la géométrie qui permet aux véhicules donc de décélérer et de s'arrêter en toute sécurité, donc de passer d'une vitesse de 100, 110, 120 à l'arrêt probablement si on arrive à une route transversale.

1895 Donc, la géométrie est faite en fonction de permettre la décélération sécuritaire des véhicules et d'empêcher également le renversement des véhicules, des camions lourds en courbe; ça arrive encore à quelques occasions. Donc, d'empêcher le renversement des camions, donc de calculer les courbes en fonction de ça, on doit tenir compte de la topographie, d'offrir une bonne visibilité et également de l'espace disponible et, s'il y a besoin, d'acquisition de terrain.

1900 Donc, dans notre démarche, ça résume un petit peu le choix des cinq échangeurs qui ont été faits pour le projet. Le premier se veut naturellement à Iberville puisque la 35 finit présentement à la 133 et les gens continuent sur la 133. Donc, il y a un premier choix d'échangeur avec la route 133 existante, puisque 40 % des véhicules vont probablement continuer d'aller vers Saint-Athanase, Sainte-Anne-de-Sabrevois ou montée de la Grande Ligne.

1905 Le deuxième avec la route 227, on en parlait tantôt, donc la Municipalité de Saint-Alexandre.

1910 Le suivant à 12 kilomètres à Saint-Sébastien, donc avec le croisement de la route 133, qui permet la desserte de Venise-en-Québec, de Saint-Sébastien et de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.

1915 Puis le secteur Saint-Armand où on a deux échangeurs, un à Saint-Armand Nord et un à 3 kilomètres plus loin, à Saint-Armand Sud. Le premier fait la desserte avec la route 133 existante et le deuxième permet de faire la desserte vers le village de Philipsburg et de relier également vers la Municipalité de Saint-Armand.

1920 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

J'aurais une question supplémentaire. Pourquoi dans la portion sud la desserte est de 12,5 mètres, alors que vous prônez le 26 mètres dans le nord, le terre-plein?

1925 **M. JEAN HARDY :**

À partir, je dirais, de notre échangeur qu'on appelle Saint-Armand Nord, l'autoroute 35 ici traverse des champs, donc est une construction neuve. À partir de l'échangeur Saint-Armand Nord, nous venons recentrer l'autoroute, si on veut, sur une section existante de la route 133, donc présentement qui est considérée comme route nationale, ce sont deux travées effectivement où le terre-plein a 13 mètres de large.

Sauf que nous, dans notre projet, pour l'autoroute 35, on va mettre ce secteur de 5 kilomètres de longueur entre Saint-Armand Nord et la frontière américaine, on va le remettre aux normes, c'est-à-dire que les chaussées vont être élargies, les accotements vont être pavés, mais il va y avoir également de la glissière de sécurité, qu'il n'y a pas présentement, pour tenir compte justement que les talus vont être plus abrupts que ce qu'on fait dans notre section nouvelle, donc où on a du 6:1. Ici, les pentes de talus vont être plus abruptes et il va y avoir des glissières, ce qui rend à ce moment-là ce secteur-là conforme aux règles de l'art, si on veut.

1940

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Vous considérez que ça va rejoindre la sécurité recherchée?

1945 **M. JEAN HARDY :**

Oui, parce qu'on fait quand même la mise à niveau au niveau des normes pour ce secteur-là. Donc, on reconstruit, si on veut, sur l'assiette existante l'autoroute 35 et il va y avoir évidemment de la glissière pour assurer la sécurité des usagers à plusieurs endroits.

1950

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Mais ça va quand même demeurer une largeur de 13 mètres?

1955 **M. JEAN HARDY :**

Oui, parce que l'emprise dans ce secteur-là présentement tourne autour de 60 mètres. Donc, on essaie de demeurer dans l'emprise.

1960 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce que c'est beaucoup plus dangereux?

1965 **M. JEAN HARDY :**

Bien, une glissière est quand même un obstacle à la sécurité. Idéalement, l'idéal, c'est pas de glissière du tout. Le deuxième choix, c'est de mettre des glissières pour protéger les

1970 usagers soit à l'endroit où il y a des éléments de drainage, des obstacles qui pourraient frapper. Mais outre ça, la glissière va au moins empêcher le franchissement des véhicules d'une chaussée à l'autre et les collisions frontales.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

1975

M. BERNARD CARON :

1980 Ce qu'on a voulu dans ce secteur-là, c'est de garder l'emprise que l'on avait, de minimiser les expropriations. Et on pouvait rendre ce secteur-là sécuritaire quand même mais en n'ayant pas à exproprier. Et on sait qu'on est dans un sanctuaire d'oiseaux pas loin. Donc, c'était une mesure d'atténuation qu'on voulait s'imposer.

Mme ANNIE TESSIER :

1985

Je voulais peut-être juste avoir des précisions, comme je disais tantôt, sur l'amplitude des échangeurs et le pourquoi qu'on ne peut pas faire des échangeurs en... il a appelé ça en pointe de diamant tantôt. Puis s'il y avait possibilité d'en faire, puis pourquoi qu'on n'en faisait pas. C'était surtout ça ma question.

1990

M. BERNARD CARON :

Je pense que madame Tessier a en tête l'échangeur de Saint-Sébastien, j'imagine.

Mme ANNIE TESSIER :

1995

Saint-Alexandre.

M. BERNARD CARON :

2000

J'ai lu dans ses pensées. Jean, je pense que tu es en mesure de prendre la géométrie de cet échangeur-là et d'indiquer les raisons qui nous ont amenés à le choisir tel quel.

M. JEAN HARDY :

2005

Ce qu'on voit à l'écran, au niveau, bon, à Saint-Sébastien, l'autoroute 35. Montréal est vers le haut, les États-Unis vers le bas. Donc, la route 133 ici est à l'horizontal.

Le scénario de référence, donc le scénario pour lequel l'acquisition des terres a été faite, c'est celui-ci. Donc, c'est un échangeur avec des bretelles, ce qu'on appelle un échangeur en

2010 trèfle. Donc, les liens se font de la 133 vers l'autoroute 35 au moyen de ces bretelles-là. L'autoroute 35 reste à niveau. La route 133 passe au-dessus de l'autoroute 35 projetée.

2015 Ce type d'échangeur dessert bien le mouvement des camions, puisque les camions en provenance de Montréal, selon les enquêtes qui ont été faites, majoritairement se destinent vers l'est. Donc, il n'y a pas de virage à gauche devant les véhicules. C'est une des raisons pour lesquelles nous favorisons ce type d'échangeur.

2020 On a considéré également un autre type d'échangeur – qui répond, je pense, à la question de l'intervenante – c'est un échangeur qu'on appelle de type losange, donc où les bretelles d'entrée et sortie sont relativement près de l'autoroute.

2025 Dans ce cas-ci, par contre, on doit mettre l'autoroute 35 au-dessus de la route 133, puisqu'on a des problèmes de visibilité si on met la route 133 toujours par-dessus la 35. Donc, l'autoroute 35 passerait par-dessus la route 133 et il y aurait des bretelles de chaque côté de l'autoroute vers la route 133, entre l'autoroute 35 et la route 133.

2030 Ce qui est à considérer quand même dans ce type d'échangeur, c'est que pour deux quadrants, donc le quadrant ici, le quadrant sud-est, et le quadrant nord-ouest, il y aurait de l'acquisition de terrain à faire, de toute façon, donc pour permettre la construction de ces deux bretelles-là.

2035 Par contre, ce type d'échangeur est moins performant pour les mouvements de camions privilégiés, puisque les camions ici devraient tourner à gauche devant les flux de circulation. C'est une des raisons pour laquelle donc on recommandait dans notre étude de retenir celui avec les bretelles plus amples, si on veut.

LA PRÉSIDENTE :

2040 Mais vous estimez qu'il y en a combien de camions qui quitteraient l'autoroute 35 pour se diriger justement sur la 133 à la hauteur de Saint-Sébastien? Parce que, selon le dessin qu'on a vu au début avec les flèches, ça n'avait pas l'air très fort la circulation à cet endroit-là.

M. JEAN HARDY :

2045 Je n'ai pas les chiffres devant moi.

LA PRÉSIDENTE :

2050 Si vous ne les avez pas maintenant, vous pouvez regarder ça et nous revenir?

M. JEAN HARDY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2055

Allez-vous être là demain?

Mme ANNIE TESSIER :

2060

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2065

D'accord. Alors, on reprendra ça plus en détail.

M. BERNARD CARON :

2070

D'accord. Il y a aussi un autre élément. Il y a quand même, madame la présidente, une optimisation qui a été faite.

Vous voyez ici la limite d'emprise qui avait été acquise pour faire les échangeurs, la mince ligne bleue, et on a justement essayé de réduire déjà le volume ou la surface de cet échangeur-là. Il est évident qu'entre le terrain qu'on aura besoin et l'emprise qui a été acquise, ces terrains-là seront cédés selon la réglementation en vigueur. Donc, ils seront remis à l'agriculture.

2075

Donc, il y a déjà une optimisation qui a été faite avec cet échangeur-là.

LA PRÉSIDENTE :

2080

Ça va, merci.
Monsieur René Wallaszczyk.

M. RENÉ WALLASZCZYK :

2085

Bonjour, madame. Je suis président de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, moi aussi, et puis j'aurais voulu aller un peu plus profond quand même dans les questions. Je vous remercie de nous donner l'opportunité de nous exprimer.

2090

On a eu beaucoup de discussions ensemble, on a eu beaucoup de contacts, on n'a jamais eu des réponses très claires. Et à chaque fois, on a eu des réponses pour nous justifier ce qu'on faisait, à chaque fois puis à chaque fois.

Nous, au départ, ce qu'on recherche, c'est le moindre impact sur le sol agricole. Justement, Annie est venue tantôt demander pourquoi on ne réduit pas l'emprise de l'autoroute?

2095 Pourquoi on ne réduit pas les bretelles? On voit ça partout, partout ailleurs. Et on a surtout parlé du tronçon sud.

2100 Moi, j'aurais peut-être une question sur le tronçon nord. À partir de la 35 existante, quelle largeur qu'on a actuellement? S'il y a tellement de danger, il va falloir la refaire au complet parce que, au sud et au nord, elle se ressemble beaucoup. Je suis résidant de la 133. Du chevreuil sur la 133, il y en a beaucoup aussi qu'on retrouve au bord du chemin, encore la semaine dernière.

2105 Mais je ne voudrais pas tout mélanger aujourd'hui. Je veux juste voir si on est capable d'avoir des réponses sur les questions qu'on pose sur la capacité qu'on aurait pour une fois au ministère des Transports à réduire les besoins en sol agricole, surtout des sols de cette qualité-là qu'on a dans cette région-ci. Et quelle emprise on a au nord actuellement, à partir de la 35 existante à aller jusqu'à la 10? Puis quelle largeur au centre qu'on a? Quelle largeur chaque bord on a? Il y en a un bon bout qui est fait là.

2110 **M. BERNARD CARON :**

2115 Il y a une double question. Je pense qu'au niveau de la largeur d'emprise, le 90 mètres, je pense que Jean Hardy nous a démontré qu'on l'avait pour des raisons de sécurité. La deuxième des choses, c'est qu'on construit une autoroute pour 100, 200 prochaines années, donc, il faut la faire selon des critères qui sont modernes et qui assurent la sécurité aux usagers.

2120 Le deuxième point, je pense que tout à l'heure Jean Hardy nous a montré une section de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et l'autoroute 10 avec effectivement un terre-plein de 13.5 mètres. Ce secteur d'autoroute là a été construit dans les années 74, 75, 76. Il a été fait au meilleur des connaissances à cette époque. Sauf que si on la faisait aujourd'hui, on s'assurerait d'avoir une autoroute qui est sécuritaire.

2125 Quant à savoir si on doit refaire l'autoroute, je pense que quand on doit la refaire, on la remettrait en normes, sauf qu'on vit actuellement avec une autoroute avec un terre-plein de 13.5 mètres. Mais l'idéal, ce serait d'avoir le 16 mètres pour assurer la sécurité.

M. RENÉ WALLASZCZYK :

2130 Moi, j'ai un léger problème quand on me répond comme ça toujours de la même façon quand on parle de sécurité.

2135 Tantôt, on nous a dit qu'en milieu urbain, on réduit la largeur étant donné les coûts d'acquisition, etc., etc., etc. Nous autres, on a toujours la même névrose. Est-ce qu'il y a moyen de laisser le maximum de terre à l'agriculture, que ce soit quand on parle au ministère des Transports ou aux municipalités ou à d'autres.

Le sol qu'il reste en culture au Québec, il est tout le long du Saint-Laurent ou à peu près. Il y a deux, trois spots, le Lac Saint-Jean et ailleurs. Mais on parlait de 2 % dans les années 78. Depuis ce temps-là, on parle de 1.5 % ou à peu près qu'il reste. Et on continue à penser qu'il va s'en recréer d'autres. Il ne s'en recréera jamais d'autres.

2140

Comment peut-on justifier qu'en milieu agricole, pour la sécurité, avoir les bretelles qu'on aime avoir, avoir la largeur qu'on aime avoir, alors que quand on tombe en milieu urbain – puis on sort de temps en temps, nous aussi, les agriculteurs, on va de temps en temps à Montréal ou ailleurs – les bretelles, on les fait suivre. On rajoute une trace, puis on fait suivre. Souvent on voit ça. Ailleurs au Canada aussi, on voit ça.

2145

Comment peut-on nous justifier que la sécurité est moins importante en milieu urbain qu'en milieu purement agricole. Moi, j'ai de la misère avec ça, là.

2150

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2155

M. RENÉ WALLASZCZYK :

Est-ce qu'il y a moyen de faire une autoroute qui pourrait servir un jour à répondre à tous les besoins de tout le monde?

2160

M. BERNARD CARON :

Je suis très sensible au niveau agricole, à la protection des terres agricoles et soyez assuré que tout le projet a été vu dans cette optique-là. Et partout où on a pu réduire les besoins d'emprise, on l'a fait. Et comme vous voyez, par rapport au projet initial, il y a quand même un certain nombre d'hectares qui ont été soustraits. On l'avait dans la présentation tout à l'heure.

2165

Il y a un deuxième aspect qui rentre en ligne de compte dans l'élément qu'amène monsieur René...

2170

M. RENÉ WALLASZCZYK :

Monsieur René Wallaszczyk, c'est plus vite fait comme ça.

2175

M. BERNARD CARON :

Voilà. C'est plus difficile à prononcer.

Mais c'est tout une question de coûts aussi et c'est aussi une question de possibilité de

construire une telle autoroute. Il est évident qu'en milieu urbain, on utilise moins d'emprise, mais ces autoroutes-là coûtent beaucoup plus cher.

2180

Si on tient compte qu'il faut ajouter un drainage souterrain, par exemple, à une autoroute, on va chercher beaucoup, beaucoup de millions additionnels et ce qui fait en sorte qu'il peut faire que l'autoroute, à ce moment-là, on ne puisse la construire si son prix devient prohibitif.

2185

Donc, c'est une question de coût et c'est une question de sécurité pourquoi on a besoin de cet espace-là de 90 mètres. Et je peux vous assurer que partout où on pouvait réduire l'emprise, on l'a fait.

LA PRÉSIDENTE :

2190

D'accord. Mais lorsqu'on regarde ça aussi en termes d'équité, pour qu'il y ait des gains pour les usagers, mais aussi pour les gens qui vivent dans un territoire qui supporterait une nouvelle autoroute, bon, si ce sont des résidants qui vivent en milieu urbain, l'autoroute va coûter plus cher, oui, on comprend que les coûts d'acquisition sont là, tout ça, mais si on prend ça en disant: «Bon, on va tenter de réduire l'impact le plus possible parce que c'est un milieu fragile», à ce moment-là, si on reprend l'analyse en regardant ce paramètre-là, vous estimez que ça coûterait combien de plus rapetisser l'emprise pour faire un terre-plein plus petit, pour faire les aménagements qu'il faut pour que la sécurité soit respectée, mais quand même?

2195

2200

M. BERNARD CARON :

Moi, je n'ai pas la réponse aujourd'hui. Mais si je comprends bien votre question, vous me demandez combien du kilomètre une autoroute avec une réduction importante de l'emprise pourrait coûter par rapport à ce que nous avons actuellement.

2205

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

2210

M. BERNARD CARON :

Donc, une autoroute à caractère urbain avec des terre-pleins, etc.

LA PRÉSIDENTE :

2215

Bien, des terre-pleins moins importants.

M. BERNARD CARON :

2220

C'est-à-dire, avec un terre-plein de beaucoup réduit...

LA PRÉSIDENTE :

Réduit.

2225 **M. BERNARD CARON :**

... puis avec un drainage souterrain. À ce moment-là, si on réduit le terre-plein de façon importante, il faut, comme disait Jean Hardy tout à l'heure, il faut s'assurer qu'il n'y ait pas de franchissement d'une chaussée à l'autre de l'autoroute. C'est votre demande.

2230

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. Mais je comprends que c'est la demande du milieu. Alors, je vous la retransmets. C'est un petit peu dans l'esprit de considérer que c'est des terres d'une très grande qualité, et on comprend que les autoroutes, c'est fait pour des générations et des générations, mais le sol ne se reconstitue pas.

2235

Alors, si on pense que dans peut-être 50 ans, 100 ans, ces sols-là vont être très en demande, qu'est-ce qu'on pourrait faire en optimisant le plus possible et qu'est-ce que ça signifie en termes de coût.

2240

M. BERNARD CARON :

Ce que je vais faire, c'est que je vais comparer. Je vais vous amener qu'est-ce que peut coûter, à ce moment-là, la construction d'une autoroute que l'on appelle à caractère urbain, donc avec du drainage souterrain, ce qui nous amène aussi à réduire à ce moment-là l'emprise de la route. Je pourrai vous revenir dans le courant de la semaine à ce sujet-là.

2245

LA PRÉSIDENTE :

2250

D'accord.

M. RENÉ WALLASZCZYK :

2255

Je peux poser une question?

LA PRÉSIDENTE :

2260

Oui.

M. RENÉ WALLASZCZYK :

Elle est technique. Sur la 133 existante qui va servir d'autoroute à Pike River, sur la

2265 partie 35 qui est faite, vous les avez déjà drainés avec des drainages particuliers parce que les emprises sont moins larges. Moi, je n'ai pas l'impression que c'est différent de ce que vous vouliez faire sur 90 mètres, on n'a jamais vu le drainage là. J'habite là.

LA PRÉSIDENTE :

2270 La question m'est adressée.

M. RENÉ WALLASZCZYK :

2275 Oui, je vous adresse la question.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2280 **M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Mais dans la pratique, c'est parce que, ce que je vous disais tantôt, à chaque fois que nous sommes arrivés avec des suggestions pour essayer d'améliorer, on nous a toujours amené des problèmes.

2285 Tantôt, monsieur Grégoire est venu en disant: «Regardez, il y a des échangeurs.» Mais ce que monsieur Grégoire n'a pas dit aujourd'hui, c'est qu'on lui demande 46 arpents de sa terre, qui n'était pas prévu au tracé initial, alors qu'on pourrait simplement modifier les coins à la 227, comme ça a été fait dernièrement à Saint-Sébastien, lumière rouge pour dire qu'il faut... en tout cas, trouver des moyens. Mais c'est 46 arpents de plus ou 50 arpents de plus là. On nous dit qu'on va nous en remettre de la terre ailleurs, mais vous avez vu, madame Fontaine se fait couper en deux, etc., et on va remembrer.

2295 Mais on a jusqu'à maintenant toujours eu des justifications et pas des réponses très claires. J'aimerais que, pour une fois, le ministère présente ses devoirs en disant: «Regarde, j'ai eu des questions et ça, ce sont mes réponses. Mais j'ai réfléchi dans l'optique de la question qu'on m'a posée, pas pour essayer de bloquer la question ou dire qu'elle n'avait pas d'allure, la question.» Je ne sais pas si je me fais comprendre là?

2300 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. RENÉ WALLASZCZYK :

2305 Mais parce que je suis sûr que dans les emprises qui sont là, qui sont moins larges

actuellement, on n'a pas fait des investissements partout égal là.

2310 Il y a demande des producteurs de garder, pour des coupe-vent, du maïs le long de l'autoroute 35 actuellement. C'est ça qu'on demande, de laisser du maïs en attendant que les arbres poussent le long de la 35 quand on sort de la 10. C'est ça qu'on fait.

2315 Il n'y a pas eu de drainage particulier, à mon avis. En tout cas, je n'ai pas vu. Il y a des cours d'eau, il y a du drainage. Il y a un paquet de questions qu'on a posées: comment on va s'assurer que le drainage des terres actuelles, tel qu'il est là, les producteurs agricoles vont pouvoir se servir d'un drainage adéquat, lorsqu'on nous dit en même temps qu'on ne sait pas trop qu'est-ce qu'on va faire des cours d'eau qui sont là, parce qu'on ne sait pas où ils vont être après mais il va falloir traverser des tuyaux de drainage partout en dessous. On ne sait pas si c'est à gauche ou ceux de droite et etc.

2320 Les réponses ne sont jamais claires là-dessus. Mais il y en a d'autres questions qui vont venir, là.

LA PRÉSIDENTE :

2325 D'accord. Alors, toute la question du drainage, on comprend que c'est un problème. Il y a beaucoup de questions qui ont été posées là-dessus.

2330 Est-ce que justement, vous avez examiné ça en profondeur pour vous assurer qu'il n'y aurait pas de problème pour les agriculteurs qui ont des terres en périphérie?

M. BERNARD CARON :

2335 Je prends les choses une à la fois là.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2340 **M. BERNARD CARON :**

2345 En termes de drainage agricole, nous avons 8 kilomètres sur les 38 kilomètres de l'autoroute où nous retrouvons actuellement un cours d'eau, donc un cours d'eau qui sert à drainer les champs agricoles. Sur les 38 kilomètres, nous en avons 8 où nous retrouvons cette situation-là.

Dans certains cas, ce cours d'eau là se retrouve à la limite d'emprise, donc en partie sur des terrains privés et en partie sur l'emprise du ministère. Dans d'autres cas, nous retrouvons ce cours d'eau carrément dans l'emprise. Donc, ce cours d'eau là devra être relocalisé.

2350 Ce que je peux assurer à la commission, c'est que nous ferons les ouvrages nécessaires pour faire en sorte que le drainage agricole se continue et nous allons le faire comme on l'a fait actuellement en minimisant les impacts sur le milieu agricole.

2355 Je dois vous dire que nous avons rencontré à ce sujet spécifiquement des représentants de l'UPA la semaine dernière. Nous avons aussi rencontré des représentants de la MRC pour voir avec eux quelles sont les mesures qui pourraient être prises pour aménager justement dans les emprises des possibilités de cours d'eau et aussi de permettre à la MRC de pouvoir nettoyer ces cours d'eau là et d'intervenir s'il y a blocage. Je dois dire que ces discussions-là ont très bien avancées et je pense qu'on est à une solution qui pourrait être intéressante pour tout le monde.

2360

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va reprendre ça dans les jours qui vont suivre sûrement.

2365

M. RENÉ WALLASZCZYK :

Sûrement. Merci beaucoup.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Réjean Bessette, s'il vous plaît.

2375

M. RÉJEAN BESSETTE :

Bonjour.

2380

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

M. RÉJEAN BESSETTE :

Je m'excuse pour tantôt. C'est pour ça, je suis arrivé un petit peu en retard.

2385

LA PRÉSIDENTE :

Il n'y a pas de problème.

2390

M. RÉJEAN BESSETTE :

Ma question, ça porte concernant – René, tantôt, il a glissé mot – concernant la fameuse place au niveau des cours d'eau verbalisés.

2395 Est-ce que le ministère présentement a l'intention réellement de la place où est-ce que les
cours d'eau verbalisés, le fameux 8 kilomètres qu'on nous parle, savoir où est-ce qu'il va être
situé? Parce qu'on a regardé nous autres avec les gens, puis on veut savoir la position du
ministère des Transports exactement en date d'aujourd'hui.

M. BERNARD CARON :

2400 Cette question-là nous avait été référée le 5 octobre lors de la séance d'information, et
nous l'avons travaillée. Nous avons rencontré justement monsieur Bessette jeudi dernier. Nous
avons rencontré la MRC et nous avons essayé de trouver une solution qui pourrait être
intéressante.

2405 Il y a deux choses qu'il faut regarder. Au moment où on se parle, notre vision des choses,
c'est lorsque le cours d'eau est à la limite d'emprise, donc qu'il est en partie dans l'emprise, en
partie sur les terrains privés, nous conserverions le cours d'eau à cet endroit, ce qui permettrait à
ce moment-là d'assurer le drainage agricole.

2410 Quand le cours d'eau se situe en pleine emprise, ce que l'on fait, c'est qu'on relocaliserait
le cours d'eau à la limite d'emprise, à l'intérieur de l'emprise du ministère et ce cours d'eau là, à ce
moment-là, servirait autant à drainer l'emprise de l'autoroute et ce cours d'eau là serait mis
suffisamment profond pour pouvoir capter les drains agricoles.

2415 Ce que l'on a discuté avec la MRC, c'est que la clôture d'emprise pourrait être mise à ce
moment-là du côté de la route, ce qui permettrait à la MRC de pouvoir nettoyer les fossés à partir
des terres agricoles et permettrait aussi aux producteurs agricoles de pouvoir, à ce moment-là,
intervenir dans leur drainage sans être obligés d'aller sur l'autoroute.

2420 Donc, cette situation-là, que l'on a regardée tant avec l'UPA qu'avec la MRC, semblait
être la situation la plus intéressante pour tout le monde. Et la MRC s'est montrée ouverte la
semaine dernière à ce qu'on puisse aller de l'avant dans ce sens-là.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2425 En complémentaire, concernant le fameux drainage, est-ce que le ministère a regardé à
savoir de quelle façon qu'ils vont raccorder tout le drainage qui est fait présentement par les
agriculteurs? Est-ce qu'il y a une ouverture à ce niveau-là pour savoir? La question nous a été
posée en fin de semaine.

2430 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez bien compris la question?

2435 **M. BERNARD CARON :**

Oui. Ce que je comprends de la question de monsieur Bessette, c'est qu'actuellement un grand nombre de producteurs ont leur drainage ou leur exutoire de drainage qui s'en va dans le cours d'eau, et ce cours d'eau là, par endroit, se situe dans l'emprise de l'autoroute. C'est évident qu'en déplaçant ce cours d'eau là à la limite d'emprise, à ce moment-là il y a des raccordements qui devront être faits.

Au moment où on se parle, nous n'avons pas recensé quelles sont les situations ou comment les drains arrivent au cours d'eau. Nous allons commencer demain à faire l'arpentage justement de ces systèmes-là et dans les mois qui vont venir, en tout cas au plus tard au mois de janvier, chaque producteur va être rencontré.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que chaque système de drainage est particulier. Donc, chaque producteur a un système qui est particulier et qui débouche dans le cours d'eau. Et la situation pour refaire le drainage, il faut qu'elle soit vue avec chacun des producteurs. On ne peut pas avoir une solution mur à mur, c'est des situations qu'il faut regarder individuellement et chaque producteur va être rencontré.

Et à cet effet, je discutais avec Réjean Racine, qui est notre ingénieur en génie rural et qui est aussi agronome, et c'est cette personne-là qui va rencontrer de façon individuelle les agriculteurs. Chaque agriculteur va présenter sa situation et c'est en connaissant la situation que l'on va pouvoir trouver quelle est la solution au raccordement aux cours d'eau que l'on devra refaire à ce moment-là.

2460 **M. RÉJEAN BESSETTE :**

Mais si j'ai bien compris, la charge des frais va être prise aux frais du ministère des Transports. C'est-tu bien ça que j'ai compris là?

2465 **M. BERNARD CARON :**

Ce que j'ai dit, c'est que le ministère va creuser le fossé. Quant à savoir qui devra déboursier, je pense que la première des choses à faire avant d'en arriver à une situation ou à pouvoir vous répondre à ce sujet-là, je pense que ce que j'ai besoin, c'est de savoir exactement quelle est la situation de chacun des producteurs. Et connaissant la situation, je pense qu'à ce moment-là on pourra discuter avec chacun des producteurs quelle est la solution au raccordement au cours d'eau.

Donc, je ne peux pas dire actuellement, là, étant donné qu'on ne connaît pas la situation exacte, je ne peux pas me prononcer sur le sujet.

LA PRÉSIDENTE :

2480 Mais c'est quoi le principe? Est-ce que vous ramenez au moins la situation comme elle était avant pour que l'agriculteur n'ait pas d'impact finalement?

M. BERNARD CARON :

2485 Ce qu'il faut, c'est ramener le fossé à une profondeur suffisante pour que les drains agricoles puissent se déverser dans le fossé.

On a fait une petite analyse de la situation. J'ai Réjean Racine qui a, je pense, deux ou trois croquis sur le sujet.

2490 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, on va voir les croquis. Ça va peut-être nous aider.

M. RÉJEAN RACINE :

2495 Alors, écoutez, ce sont des cas types qu'on a évalués. Comme monsieur Caron vous disait tantôt, je vais avoir à aller rencontrer les agriculteurs pour voir cas par cas comment ils sont fabriqués, comment sont faits leurs systèmes de drainage souterrain. Ce qu'on a sorti là, c'est des cas types qu'on croit qu'on risque de retrouver en termes de drainage souterrain. Ça peut être 2500 des cas types, ça peut être un amalgame de chacun des cas types, si on veut, avec des solutions potentiellement envisageables.

2505 Alors, le premier cas qu'on a, on a en vert ici l'emprise qui, à bien des égards, correspond à une limite cadastrale. Alors, dans certains cas, on a les systèmes de drainage souterrain qu'on voit ici en noir. Évidemment, ça reste un croquis. L'emprise de 90 mètres, ça ne veut pas dire qu'il y a 90 mètres entre les écartements des drains, c'est beaucoup plus près que ça, mais c'est pour donner une idée au niveau du croquis.

2510 Donc, dans ce cas-là, là où le drainage souterrain s'en va dans cette direction-là, alors c'est ce qu'on a actuellement ou qu'on peut retrouver actuellement, alors dans le cas prévu, ce qu'il y aurait, ce serait simplement de mettre des bouchons au niveau des systèmes de drainage, au niveau des latéraux ici. Et la partie qui est en rouge pointillée dans l'emprise, évidemment ne serait plus utilisée mais ça, c'est le cas le plus simple, dans le fond, qu'on peut avoir au niveau du drainage souterrain.

2515

LA PRÉSIDENTE :

Bon, dans ce cas-là, c'est vous autres qui faites ça ces travaux-là?

2520 **M. RÉJEAN BESSETTE :**

C'est là ma question.

2525 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça la question.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2530 Ma question est fort simple. Ça répond par oui ou par non. Qui va assumer la totalité de la charge du drainage? On l'a posée jeudi passé; on n'a pas eu la réponse. Je la repose ce soir. C'est un oui ou un non.

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on nous a répondu tout à l'heure que ça dépend des cas. Alors, on va essayer de savoir dans quel cas c'est l'agriculteur qui paierait ou qui devrait assumer une certaine partie des coûts.

2540 Dans ce cas-ci, il y a des travaux qui seraient faits. Ce serait assumé par le ministère des Transports, un cas semblable?

M. RÉJEAN BESSETTE :

2545 C'est-tu aux agriculteurs à assumer les coûts d'une autoroute?

LA PRÉSIDENTE :

2550 On y va là.

M. BERNARD CARON :

Bon, madame, je voudrais mettre les choses au clair. Ce que j'ai à connaître avant de donner une réponse à savoir est-ce que le ministère doit assumer ou ne doit pas assumer le coût de remise en état du drainage agricole, non pas dans l'emprise du ministère mais à l'extérieur de l'emprise, j'ai à savoir, première des choses, quand ce système-là a été mis en place.

2560 Est-ce qu'il a été mis en place après l'expropriation? Donc, s'il a été mis en place après l'expropriation ou après la prise de possession des terrains par le ministère, donc le producteur l'a fait sur des terrains du ministère. Quant à savoir est-ce qu'il doit à ce moment-là déboursier pour la remise en fonction de son drainage, j'ai une opinion personnelle mais je veux la valider.

2565 Personnellement, je pense que si le producteur agricole a mis des drains sur la propriété du ministère, à partir du moment où le ministère reprend possession de son terrain, je pense que c'est le producteur agricole qui doit assumer les frais pour la remise en état de son système. Si le drainage agricole était en place avant l'acquisition, je pense qu'il va de soi que c'est au ministère à l'assumer.

2570 Donc, vous voyez, je pense qu'il y a aussi une question, je vous dirais, je pense qu'il faut regarder aussi l'aspect légal dans tout ça. Je veux m'assurer que c'est bien fait.

2575 Et peut-être que le responsable des expropriations pourrait en dire plus, mais j'aimerais mieux donner réponse... on a regardé ça depuis, on a rencontré monsieur Bessette jeudi, on l'a regardé, mais j'ai besoin d'un peu plus de temps. Vers la fin de la semaine, quelque chose comme mercredi, je pense que je serai en mesure de vous donner plus d'informer à savoir est-ce que le ministère...

2580 La question de monsieur Bessette est très simple. Est-ce que dans tous les cas de drainage agricole, le ministère consent à déboursier pour remettre en fonction le drainage sur les terres privées.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

2585 **M. BERNARD CARON :**

2590 Et comme je vous dis, ce n'est pas aussi simple. Si le drainage a été mis après l'acquisition, donc le producteur agricole l'a fait tout en sachant qu'il mettait du drainage agricole sur des terres qui ne lui appartenaient pas.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, mais votre autoroute n'était pas là.

2595 **M. RÉJEAN BESSETTE :**

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Lui, il fallait que ses terres soient drainées quand même.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2605 Je n'ai pas le choix.

LA PRÉSIDENTE :

2610 Alors, il a fait ce qu'il a pu avec la situation qui était en place. Alors, on regarde ça sur un plan d'équité aussi, de gros bon sens. On va attendre votre réponse mercredi. Avez-vous une politique qui est écrite là-dessus aussi?

M. BERNARD CARON :

2615 Vous comprenez que cette situation-là est extrêmement rare. On a des emprises d'autoroute qui ont été acquises en 74 dans un milieu qui est, on le disait tout à l'heure, à 94 % agricole et je pense que c'est une situation qui est vraiment très particulière. Et je ne pense pas qu'on retrouve cette situation-là de façon très fréquente ou, en tout cas, c'est extrêmement rare. Et c'est pour ça que j'ai besoin d'un peu plus d'information. J'ai besoin aussi d'information à savoir l'envergure de tout ça.

2620 Il est évident que si c'est des coûts qui sont de quelques millions, c'est différent que de quelques centaines de milliers de dollars. Donc, j'ai besoin de l'envergure, j'ai besoin aussi d'un avis. Je comprends votre aspect d'équité, mais il faut aussi comprendre que ces ouvrages-là ont été faits sur des emprises du ministère par des producteurs et ça a été fait, à ma connaissance, sans en demander la permission non plus au ministère. Donc, il y a une question aussi de responsabilité du producteur agricole.

LA PRÉSIDENTE :

2630 D'accord. Justement, vous nous avez dit que c'est des cas extrêmement rares. Il y en a à peu près plus de projets d'autoroute qui sont en attente, où il y a eu des expropriations depuis 25, 30, 35 ans sans que les gens sachent qu'est-ce qui s'en venait dans la réalité.

2635 Donc, je vous demanderais de parler avec les gens de votre ministère en leur demandant de prendre en considération que les gens ne savaient pas où le gouvernement voulait s'en aller avec le projet, d'avoir un petit peu de considération à cet effet.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2640 Ça va peut-être même plus loin que ça, madame la présidente. C'est que le préjudice que l'autoroute a créé aux agriculteurs, pendant 30 ans, les agriculteurs ne savaient pas si l'autoroute devait se faire ou ne devait pas se faire.

2645 Est-ce qu'on va laisser les qualités de sol que l'on a dans nos régions à l'abandon parce que le ministère des Transports peut-être va faire une autoroute, peut-être pas, peut-être oui? Mais les agriculteurs ne peuvent pas marcher sur des peut-être. Il faut qu'ils fonctionnent, il faut que leurs terres...

2650 On ne peut pas créer un préjudice sur une terre de 150, 200 arpents, créer un préjudice parce que l'autoroute va faire en sorte que le drainage ne peut pas fonctionner. On ne peut pas retourner aux années 1800, de dire: «On ne drainera pas parce qu'il y a une autoroute qui s'en vient.» Il faut que ce soit fonctionnel.

2655 Il faut fonctionner aussi avec les verbals qu'on a, nos fameux verbals. On ne peut pas s'égoutter sans aller à avoir accès à nos verbals. Donc, si les verbals, les pentes sont là, il faut absolument que le ministère consente directement à assumer la charge.

2660 Si on nous dit: «Quelques milliers de dollars, le ministère va le prendre; si c'est des millions, ça va être les agriculteurs», je m'excuse, si c'est des millions, c'est le ministère. C'est le ministère qui crée le préjudice. Ce ne sont pas les agriculteurs qui ont créé un préjudice à l'autoroute; c'est l'autoroute qui a créé un préjudice à l'agriculture.

LA PRÉSIDENTE :

2665 D'accord. Alors, là, on est en deuxième partie presque.

M. RÉJEAN BESSETTE :

Oui.

2670 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est une pratique.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2675 C'est une perspective, il faut regarder ça dans une perspective d'équité et de prescription aussi. Parce que quand on nous oppose toujours, comme citoyen, que le temps prescrit les choses, on doit admettre que dans cette situation-ci, ça frise un peu... 40 ans, c'est particulier et l'utilisation des terres doit quand même... avec des terres de qualité de cette nature-là, puis on constate qu'il n'y pas de politique non plus au ministère parce que ce sont des cas particuliers.

2685 Alors, tout ça fait qu'il faut regarder ça avec une lunette assez particulière et, enfin, avec beaucoup d'ouverture et aussi de conscience sociale dans ce cas-là. Ce n'est pas juste une question purement légale là. C'est une question de préjudice autant envers les agriculteurs que peut-être de diligence de la part du ministère à effectuer ces travaux. C'est la perspective du citoyen, en fait.

M. BERNARD CARON :

2690 Comme je vous disais tout à l'heure, on a été mis au fait de cette situation-là le 5 octobre. On y a travaillé. On a pris la peine de rencontrer l'UPA, de rencontrer la MRC. Je pense qu'on a un grand bout de chemin avec eux.

2695 La question qu'il restait, c'était le débours, et j'ai déjà demandé la semaine dernière, vendredi, qu'on commence à travailler sur cette question-là. On a des questions de posées à différents spécialistes et j'ai demandé que j'aie des réponses pour demain. Donc, je crois bien que mercredi, je devrais être en mesure de vous amener une situation ou une réponse qui est beaucoup plus claire à ce sujet-là.

2700 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2705

Merci. Mais si ça prend plus que jusqu'à mercredi pour avoir plus un oui, bien, n'hésitez pas à prendre plus de journées.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2710

Ah! ça, nous autres, on a toute la latitude d'attendre pour un oui.

LA PRÉSIDENTE :

2715

D'accord.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2720 Il y a juste un point, madame la présidente. Quand on nous a parlé tantôt, les gens du ministère ont dit: «On rétrocède du terrain agricole», on nous a toujours cédé ce vocabulaire-là en disant: «On rétrocède.» Mais je m'excuse, on rétrocède présentement, mais on nous rétrocède du marécage. C'est ce qu'on rétrocède présentement. Ça fait que c'est loin d'être de la rétrocession agricole là.

2725 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2730

Mais ça, on en reparlera.

LA PRÉSIDENTE :

Vous allez revenir?

2735

M. RÉJEAN BESSETTE :

Oui, oui, on va revenir intervenir plus loin.

2740

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. RÉJEAN BESSETTE :

2745

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2750

Madame Chantal Daudelin, s'il vous plaît.

Mme CHANTAL DAUDELIN :

Bonsoir, madame la présidente.

2755

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

2760

Mme CHANTAL DAUDELIN :

Ici, c'est Chantal Daudelin de Saint-Alexandre. Je viens représenter trois fermes, soit la ferme G.D. Daudelin, la ferme Médo et la ferme Lucien et Guy Roy.

2765

En tant qu'agriculteurs, propriétaires des lots 326, 327, 328, 329, 330, 336, 338, 339, 340, 341, utilisant le rang Saint-Joachim pour circuler d'une terre à l'autre tout en évitant le plus possible la voie publique, nous tenons à vous exprimer nos préoccupations face au tracé. Nous voulons savoir si vous avez planifié de quelle façon nous serons desservis pour accéder à nos terres.

2770

Nous avons besoin de cet accès pour plusieurs raisons. En premier, côté sécurité, on évite de circuler sur la voie publique aux heures de pointe, ça permet aux apprentis conducteurs de circuler d'une terre à l'autre, lors de périodes pluvieuses, d'éviter de souiller la route de boue.

2775 Ensuite, il y a aussi des soucis au niveau de l'environnement, ça diminue le temps lors de travaux aux champs, donc une économie de carburant, puis ça restreint aussi la compaction du sol.

2780 Ça fait qu'on demande aux experts d'analyser la possibilité de faire une voie d'accès à même l'emprise du ministère. Là, je crois qu'il y a peut-être des diapos qui peuvent être présentées pour...

LA PRÉSIDENTE :

Pour nous aider.

2785 **M. BERNARD CARON :**

Peut-être pour se localiser, on pourrait avoir... Juste pour bien vérifier, madame, vous avez un pointeur, peut-être nous donner l'emplacement.

2790 **Mme CHANTAL DAUDELIN :**

2795 Bien finalement, où est-ce qu'il est inscrit «Montréal», c'est que les fermes, les fermes que j'ai mentionnées sont sur la Grande Ligne. Puis on a des chemins de ferme qui utilisaient le rang Saint-Joachim, puis le rang Saint-Joachim se trouve dans l'emprise. Ça veut dire que pour accéder aux lots par en haut, parce qu'il y a quand même un cours d'eau que vous voyez ici qui vient couper les terres en deux, ça fait qu'on vient par en haut pour aller effectuer nos travaux aux champs.

LA PRÉSIDENTE :

2800 Vous n'êtes pas obligé d'y répondre immédiatement. Si vous voulez...

M. BERNARD CARON :

2805 Mais je voudrais bien comprendre la question.

LA PRÉSIDENTE :

2810 Oui.

M. BERNARD CARON :

2815 Madame, ce que vous nous demandez... vous voyez, le rang Saint-Joachim est conservé mais pour accéder aux fermes qui sont du côté sud de l'autoroute. Vous, ce que vous demandez...

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2820 Non, moi, qu'est-ce que je vous explique là, c'est que nous, on n'a pas de propriété l'autre côté de la 35. C'est tout du même côté. Mais c'est-à-dire, c'est pour avoir accès aux terres dans cette partie-là.

M. BERNARD CARON :

2825 Ce que vous me dites, dans le fond, c'est que vous avez des terres qui sont à cet endroit-là. Vous accédez dans cette direction-là. Mais à cause du cours d'eau ici, vous devez actuellement accéder à ces terres-là dans cette direction-là. C'est ça?

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2830 C'est ça.

M. BERNARD CARON :

2835 Et votre demande, dans le fond, c'est d'avoir un chemin d'accès le long de l'autoroute.

Mme CHANTAL DAUDELIN :

C'est ça.

2840 **M. BERNARD CARON :**

D'accord. Ce qu'il faut...

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2845 En tout cas, je crois qu'il y a des gens au ministère qui sont déjà au courant de notre demande, en tout cas que vous pourrez consulter pour avoir des explications plus précises.

LA PRÉSIDENTE :

2850 Vous pouvez l'examiner cette demande-là?

M. BERNARD CARON :

2855 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Vous allez revenir avec une réponse?

2860 **M. BERNARD CARON :**

Oui, je vais vous revenir avec une réponse. Mais un point que j'ai compris dans la question à madame, c'est que madame demande à même les emprises de l'autoroute. Je pense qu'on a expliqué que les emprises de l'autoroute, on en avait de besoin. Donc, inévitablement ce sera à l'extérieur, comme on a ici le rang Saint-Joachim, ce sera ce qu'on appelle une desserte.

Une desserte agricole, évidemment, ça n'a pas le même gabarit, c'est seulement la largeur d'un véhicule agricole.

2870 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste un?

2875 **M. BERNARD CARON :**

C'est ça. Mais c'est sûr que c'est restreint comme largeur. Je vais vérifier dans ce sens-là. Mais il est évident que ça ne pourra pas être à même les emprises d'autoroute actuelles.

2880 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va attendre votre réponse.

M. BERNARD CARON :

2885 Oui. Demain avant-midi, on va regarder ça et on amènera une réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-vous pouvoir être ici demain après-midi ou demain soir, madame?

2890 **Mme CHANTAL DAUDELIN :**

Bien, ce serait mieux demain soir.

2895 **LA PRÉSIDENTE :**

Demain soir. Alors, ça vous donne un petit peu plus de temps pour travailler ça.

2900 **M. BERNARD CARON :**

On va le regarder et on vous revient.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

2905

Mme CHANTAL DAUDELIN :

Merci.

2910

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Claude Benoît.

M. CLAUDE BENOÎT :

2915

Madame la présidente, j'aimerais ça revenir aux raisons majeures que le ministère des Transports utilise pour justifier l'autoroute 35. Dans le premier item, il parle de sécurité des usagers. Dans le deuxième item, il parle de fluidité. Et le troisième item, il parle plus de sécurité et de qualité de vie des riverains.

2920

Moi, quand je me suis présenté tantôt, j'ai le souvenir des années 70, 75, où la route 133 était... mon copain anglophone appelle ça une «death trap». On dépassait. C'était trois voies, mais il y avait droit de dépassement à cette époque de chaque côté, sens inverse. Et les gens qui se retrouvaient au centre pouvaient être dans une situation très dangereuse.

2925

Je me souviens aussi quand j'ai eu ma première auto, les assurances étaient plus chères parce qu'on était des résidants à l'extrémité de la 133. Donc, on était des utilisateurs de la 133. Sauf que depuis 25, 30 ans, à cette époque-là, j'ai réalisé que la 133, les gens du ministère des Transports semblent avoir fait des améliorations très, très importantes de ce côté-là. Et tantôt, on a parlé des accidents, accidents sur la 133. On a aussi parlé d'accidents sur un petit tronçon de la route 227.

2930

Je n'ai pas compris dans le texte, qui est probablement l'étude d'impact, est-ce qu'il y a plus... parce qu'à un moment donné, ils disaient: «Le nombre d'accidents est comparable au nombre d'accidents sur une route rurale.» Ils disaient: «C'est comparable à ce qui se passe dans le reste de la province sur les routes nationales à voie contiguë en zone rurale.» Mais un peu plus loin, on expliquait que c'était différent sur la question du 90 kilomètres/heure.

2935

J'aimerais qu'ils nous expliquent un peu. Si la 133, par rapport à qu'est-ce qui se passe au Québec présentement, est une zone où il y a vraiment un nombre supérieur d'accidents, ils ont mentionné qu'il y avait un...

2940

Dans la même étude, on mentionnait qu'à Henryville et Pike River, qui étaient plus en

2945 campagne, qui étaient plutôt dans les villages, qu'il y avait des accidents plus fréquents. J'imagine que comme c'est des endroits qui sont précis, ils doivent avoir dans la tête des solutions précises pour ces endroits-là.

2950 Ma question de base: est-ce que la route 133, aujourd'hui, est une route dangereuse? Parce que moi-même personnellement, de mes années 70, j'étais resté un petit peu avec cette idée-là. Mais maintenant...

2955 On parlait de chevreuils tantôt. On a une petite portion de la 133 qu'il y a des chevreuils accidentés pratiquement à tous les jours ou tous les deux, trois jours. Mais on a des chemins de campagne que ma femme ne veut pas prendre pour aucune considération parce qu'à chaque fois que je veux la faire prendre ce chemin-là, elle dit: «Ça n'a pas d'allure, tu vas frapper un chevreuil.»

LA PRÉSIDENTE :

2960 Justement, dans quelle zone?

M. CLAUDE BENOÎT :

2965 La portion de la 133. Encore deux en fin de semaine. J'écoutais les gens parler tantôt, c'est vraiment la limite entre le 2 voies et le début de la 133 à 1 voie, à Saint-Armand, donc près de l'échangeur nord, Saint-Armand Nord. C'est continuellement.

LA PRÉSIDENTE :

2970 Vous nous montrerez ça de façon précise sur la carte.

M. CLAUDE BENOÎT :

2975 Je pourrais.

LA PRÉSIDENTE :

2980 Parce que ça, ministère des Transports, vous n'avez pas ces données-là. Ce serait utile. Il y a des mesures d'atténuation qui existent aussi pour ça. Lorsque des corridors justement sont utilisés depuis des siècles et des siècles par la grande faune, je pense que ça nous dit justement les endroits où il faut particulièrement être vigilants pour mettre des mesures appropriées.

M. CLAUDE BENOÎT :

2985 Moi, je les connais. Excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

Vous les connaissez?

2990 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Je les connais assez bien. Sauf que j'ai aussi, à une réunion de l'UPA à laquelle j'ai participé, vu une lettre qui était présentée par un des propriétaires expropriés où il demandait carrément une voie, il proposait carrément une voie souterraine pour les chevreuils. Parce que
2995 monsieur Messier est vraiment à l'endroit... c'est vraiment l'endroit où il y a énormément de traverses.

LA PRÉSIDENTE :

3000 C'est ça, d'accord.

M. CLAUDE BENOÎT :

J'ai vu ça dans les Adirondacks aussi. Je pense qu'il y avait des bonnes clôtures pour
3005 protéger et qui dirigeaient les chevreuils, je pense, vers les voies de traverse.

LA PRÉSIDENTE :

3010 D'accord. Alors, vous avez la parole, monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

Je vais demander à Bernard McCann, qui a rédigé l'étude, d'aller avec une tentative de
3015 réponse tant au niveau des accidents que peut-être au niveau de la faune.

M. BERNARD McCANN :

Dans les présentations qu'on a faites devant le public, soit au niveau de la soirée
3020 d'information publique ou encore des soirées d'information publiques qu'on a faites à l'automne dernier, on a fait état plus en détail de la problématique des accidents sur la route 133. Ce soir, on a regardé seulement qu'une diapositive qui montrait un peu la moyenne des accidents.

Quand on analyse l'ensemble des accidents au niveau de la route 133, on s'aperçoit que
3025 ce n'est pas, dans les faits, une route qui présente un taux d'accidents plus ou moins élevé qu'une route nationale du même type qui présente les mêmes caractéristiques au Québec.

Cependant, ce n'est pas toute la route 133 qui est dans cet état-là. Il y a des sites

3030 accidentogènes. Les sites accidentogènes identifiés sur la route 133 et la 35 actuelle, c'était le carrefour d'accidents de Philipsburg, celui où vous avez la croisée de la rue Montgomery et Philipsburg, où les gens ne s'attendent pas à ce qu'il y ait un carrefour à cet endroit sur deux chaussées. Il y a...

M. CLAUDE BENOÎT :

3035 Excusez-moi. C'est l'endroit où j'habite et je me posais la question comment... je ne l'ai pas vu mentionné dans les études. Ils parlaient de Pike River, Henryville, mais à aucune moment, madame la présidente, ils mentionnent cet endroit-là. Est-ce qu'il est aussi important?

M. BERNARD McCANN :

3040 Oui. C'est un site accidentogène dans le sens où il y a un nombre plus élevé que la normale d'accidents à cet endroit-là. C'est la même chose au niveau de Pike River, une section à l'intérieur de la Municipalité de Pike River, il y a une courbe à cet endroit-là. Même chose à Henryville, il y a deux sections de route qui sont de type accidentogène. Je n'ai pas l'acétate en
3045 ce moment, mais cette acétate-là existe.

3050 Donc, pour ce qui est de la 133, c'est quatre sites, qui sont situés à des endroits particuliers, qui présentent un nombre un petit peu plus élevé d'accidents. Ce qui se passe sur la 133 aussi, c'est qu'on a vu dans l'acétate de présentation, il y avait un pourcentage élevé de camions impliqués dans les accidents. On sait que le pourcentage de camions est de 27 % à la frontière et de 8 % au niveau de Saint-Jean-d'Iberville, compte tenu de la circulation automobile.

3055 Sur la 133, au total, sur la diapositive que je vous montrais, c'était un nombre de camions de 29 % impliqués dans les accidents. Et on sait que le camionnage sur la route 133 est beaucoup plus en transit ou en grand transit que la circulation automobile. Donc, il y a un conflit réel qui existe entre les deux types de circulation.

3060 Non seulement ce type de circulation est-il en conflit, mais aussi lorsqu'il y a des accidents sur la route 133, ils sont souvent plus spectaculaires qu'ailleurs. Et quand les accidents impliquent des mortalités, beaucoup de coroners...

3065 Bon, dans le cas d'un accident qui est survenu en juillet 2003 sur la 133, qui impliquait deux camions, le coroner conclut souvent à l'effet que si l'autoroute 35 était complétée, ce type d'accident là impliquant des véhicules en transit et des camions n'arriverait pas sur la route 133.

LA PRÉSIDENTE :

3070 La question de la justification et des accidents, on va y revenir. Vous allez pouvoir être avec nous lors d'autres séances?

M. CLAUDE BENOÎT :

Je vais essayer mais on est vraiment occupés. Mais, pour moi, la question est quand même importante.

3075

LA PRÉSIDENTE :

Parce que c'est majeur.

3080

M. CLAUDE BENOÎT :

Parce que tout le projet est justifié sur la question d'accidents, deux items sur trois. Et on pourrait revenir sur l'item aussi de fluidité vers Boston. J'ai trouvé intéressant que madame Bigué tantôt mentionne la 55, qui semble être une autoroute drôlement intéressante pour se rendre à Boston, ce qui semble évidemment une autoroute pour se rendre à Boston. Donc, c'est les deux justifications du projet: la sécurité et la fluidité vers Boston.

3085

Et moi-même personnellement, à première vue, je me disais, c'est une bonne justification. Ces gens-là sont sûrement capables de répondre. On parle de camions encore. Comment de fois sur les lignes ouvertes ou à d'autres occasions les camions sont accusés d'avoir causé les accidents sur les autoroutes. On ne parle pas de routes de campagne. Je pense que les camionneurs ont le dos large et en portent beaucoup, mais j'essaie de voir... j'aimerais savoir si c'est une justification inventée pour bâtir une autoroute ou si la justification est réelle.

3090

3095

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez être avec nous demain soir, monsieur Benoît?

3100

M. CLAUDE BENOÎT :

En soirée possiblement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on pourrait reprendre toute la question des accidents, sécurité, les endroits justement précis où il y a plus de risque de conflit et les mesures qui peuvent être mises en place aussi pour réduire ces accidents.

3105

3110

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Avec un support cartographique. Est-ce que c'est trop demandé? Vous l'avez déjà?

M. BERNARD McCANN :

3115 On va travailler avec le matériel qu'on dispose à date et on va essayer de faire notre possible pour rassembler quelque chose qui puisse convenir.

LA PRÉSIDENTE :

3120 Alors demain soir, on va retravailler cette question-là. On va être un petit moins fatigués aussi. On va recommencer au début plus de la soirée avec la question de la justification, si vous voulez.

M. BERNARD CARON :

3125 La justification, on parle d'accidents à ce moment-là?

LA PRÉSIDENTE :

3130 Oui, par rapport à la sécurité.

M. BERNARD CARON :

3135 Ça nous permet de cibler un peu plus facilement les diapositives.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Ça va?

3140 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3145 Merci. Monsieur François Desrosiers.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3150 Est-ce que c'est possible à ce moment-là, demain, de pouvoir comparer la route 133 avec d'autres routes nationales au Québec?

M. BERNARD McCANN :

3155 Oui, c'est possible.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3160

C'est possible? En tout cas, d'essayer de graduer par tableau le niveau de gravité des accidents.

M. BERNARD CARON :

3165

Nous allons regarder ce que l'on a.

LA PRÉSIDENTE :

3170

D'accord. Puis en même temps, si vous pouvez nous préciser les pointes de tarte par rapport aux accidents, parce que c'est automobiles, camions, bicyclettes. Est-ce que c'est automobile-automobile? C'est sûrement automobile-automobile. L'autre, c'est automobile-camion. L'autre, c'est automobile-bicyclette probablement?

M. BERNARD CARON :

3175

Non. Dans chacun des accidents, il peut y avoir des automobiles et des camions d'impliqués.

LA PRÉSIDENTE :

3180

Oui. Alors, dans chacun des accidents, à ce moment-là il y a 2 % du total des accidents qui implique une bicyclette. C'est comme ça qu'il faut interpréter ça?

M. BERNARD CARON :

3185

Où il y a une bicyclette d'impliquée.

LA PRÉSIDENTE :

3190

Oui, où il y a une bicyclette d'impliquée. Puis 29 % de camions.

M. BERNARD CARON :

Oui.

3195

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Puis «autres», on ne sait pas.

M. BERNARD McCANN :

3200

C'est parce que c'est non spécifié dans les rapports d'accident qu'on reçoit de...

LA PRÉSIDENTE :

3205

D'accord. Ce n'est pas des extraterrestres.

Monsieur François Desrosiers.

M. FRANÇOIS DESROSIERS :

3210

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3215

Bonsoir.

M. FRANÇOIS DESROSIERS :

3220

Ma question est relativement simple. C'est concernant l'aménagement paysager prévu le long de l'autoroute pour servir de brise-vent ou de brise-poudrière.

3225

Je voudrais juste savoir si on va avoir des essences qui sont déjà assez hautes pour briser le vent ou si on va avoir des, pardonnez l'expression, des cotons maigrichons comme ce qu'on a eu le long de l'autoroute 35 dans la section nord, installés il y a une dizaine d'années.

M. BERNARD CARON :

3230

Il faut dire que dans le domaine des brise-vent, ça a beaucoup évolué. Guy Bédard, je pense, est en mesure de nous amener... quoique lorsqu'on rentre dans le domaine du type d'arbre, ça tient plus du latin que du... mais je pense que Guy, avec toute sa science, est en mesure de nous informer là-dessus.

M. GUY BÉDARD :

3235

Heureusement la liste qui est là, je vais y revenir un peu après, mais les mots sont principalement en français et non pas en latin.

3240

Dans un premier temps, quand monsieur Caron faisait état que l'aménagement des brise-vent a subi une certaine évolution, actuellement on privilégie une plantation à l'intérieur de nos emprises plutôt que des interventions qui sont à l'extérieur. L'avantage qu'on y retrouve,

c'est d'éviter d'empiéter sur des terrains agricoles la plupart du temps.

3245 Donc, on compose à l'intérieur de l'emprise principalement un brise-vent d'une hauteur moindre que les brise-vent de type agricole qui cherchent plutôt à épandre la neige sur une certaine distance après l'obstacle. Nous, on cherche plutôt à attraper la neige, c'est-à-dire à conserver le transport de la neige à l'intérieur de l'obstacle qu'on conçoit.

3250 Donc, pour ça, les arbustes que vous voyez, ce sont des arbustes qui peuvent varier d'une hauteur de 2.5 à 1.5 mètre à peu près à maturité. Ce sont des arbustes qui vont se faire ou qu'on utilise en plantation avec une certaine densité sur une bonne largeur, qui permettent d'avoir suffisamment d'obstacles pour que la neige qui est transportée dans les champs, une fois arrivée à l'intérieur, ralentisse et se dépose à l'intérieur de l'obstacle. Lorsque cet obstacle-là est comblé par la quantité de neige, dépendamment des hivers, il peut par la suite y avoir une certaine
3255 accumulation après mais, principalement, on cherche à retenir la neige à l'intérieur de l'obstacle.

Ça, c'est le principe de base. Et pour composer cet obstacle-là, on a une série de plantes qui sont énumérées, qui sont des exemples, soit des arbustes feuillus, des graminées
3260 ornementales.

Il y a le maïs cultivé qui est énuméré parce que c'est aussi, comme on le sait sur la 35 existante, une bonne solution également. Et le maïs joue exactement le même rôle que je viens de vous mentionner, c'est-à-dire que c'est un obstacle qui est de 4 à 5 mètres de large, dans lequel, en général, la neige commence d'abord par s'accumuler et, lorsqu'on a atteint la capacité
3265 de rétention de ce maïs-là, la neige se dépose un peu après l'obstacle. Mais on a, disons, un dépôt de neige qui est assez réduit, on peut donc, dans ce sens-là, le réaliser dans notre emprise.

Voilà, c'est ça.

3270

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

3275

M. FRANÇOIS DESROSIERS :

Parfait.

3280

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. Alors, on avait dit qu'on finirait à 11 h. C'est le cas. On reprend demain à 1 h 30. Merci, au plaisir.

* * * * *

3285

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3290

Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.