

**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 AMÉRICAINE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU**

**PREMIÈRE PARTIE**

**VOLUME 2**

Séance tenue le 15 novembre 2005, 13 h 30  
Campus du Fort Saint-Jean  
15, Jacques-Cartier Nord  
Saint-Jean-sur-Richelieu

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 15 NOVEMBRE 2005.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
CHANTAL D'AUTEUIL .....	5
MARYSE FONTAINE .....	11
MARIE-JOSÉE BOUTIN .....	29
JOSÉE POISSANT.....	44
REPRISE DE LA SÉANCE .....	46
JEAN GRÉGOIRE .....	46
ANNIE TESSIER .....	60

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5 Bienvenue à la deuxième séance d'audience publique portant sur le projet de  
parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Je  
vous rappelle que le registre est ouvert. Si vous avez des questions à poser soit au promoteur, le  
ministère des Transports, soit aux personnes-ressources qui sont ici soit des ministères, des  
municipalités et MRC, n'hésitez pas à le faire. Alors, vous vous inscrivez au registre derrière la  
10 salle et nous allons vous inviter à venir à la table. Vous n'avez qu'à poser votre question à la  
commission et je vais par la suite la rediriger soit au promoteur, soit aux personnes-ressources.

Le programme pour la semaine, on est ici cet après-midi et ce soir, et nous serons à  
compter de demain soir à Saint-Sébastien à 19 h 30. Nous reprendrons jeudi après-midi à 13  
15 h 30, également en soirée à Saint-Sébastien à 19 h 30 et au besoin, on continuera le vendredi si  
le public a toujours d'autres questions à poser. Alors, on va travailler vendredi, au besoin.

Je vous rappelle que le mandat du BAPE est un mandat de quatre mois et, pendant ces  
quatre mois, nous allons enquêter sur le projet et sur les variantes qui sont proposées pour  
connaître ses implications, le pourquoi du projet et les impacts que ça peut occasionner dans la  
20 zone d'influence ou même l'extérieur de cette zone identifiée par le promoteur, s'il y a des  
questions pertinentes qui sont acheminées.

Cet après midi, on va tenter de focuser sur deux questions principales, puis tout ce qui  
va autour de ça aussi. Alors, on va parler des échangeurs à Iberville et à Saint-Alexandre, avec  
25 toute la question du bruit aussi parce que les experts sont ici cet après-midi, ils ne seront pas ici  
ce soir pour cette question. Donc, ça serait important de vider la question.

S'il y a d'autres sujets qui vous intéressent, pour lesquels vous avez besoin d'avoir de  
l'information, n'hésitez pas, inscrivez-vous au registre et on va aller chercher les réponses, au  
30 besoin.

Alors sans plus tarder, on va faire l'appel des documents déposés et des questions  
laissées en suspens. On sait que ça peut prendre parfois plus qu'une journée aller chercher une  
information. Alors, lorsqu'on aura l'information, on va la rendre disponible dans les centres de  
35 consultation et dans le site internet.

Vous avez la parole, monsieur Caron.

### M. BERNARD CARON :

40 Bonjour, madame la présidente, madame la commissaire. Nous avons déposé tout à

l'heure les documents selon les copies nécessaires. Première des choses, c'est des documents qui ont été montrés hier.

45           Donc, un document sur le drainage agricole, les cas types de drainage qui sont coupés par l'autoroute; une carte générale du tracé proposé pour le parachèvement de l'autoroute 35; une analyse des débits de circulation sur la route 133 en 2000 et en 2021 et aussi sur l'autoroute 35, les prévisions 2021; une orthophoto de l'échangeur Iberville; une présentation des différents scénarios étudiés pour la conception de l'échangeur Saint-Alexandre; une présentation des  
50 différents scénarios étudiés pour la conception de l'échangeur Saint-Sébastien; une présentation expliquant les critères de détermination de largeur d'emprise nécessaire pour la construction de l'autoroute; une présentation sur les brise-vent, entre autres les espèces de végétaux utilisés; une présentation expliquant la localisation et la configuration des échangeurs; une présentation générale du projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-  
55 sur-Richelieu; et, enfin, une carte illustrant les sections sensibles aux vents d'hiver et à la poudrière sur l'autoroute 35. Donc, c'est une liste de onze documents qui ont été remis.

En ce qui a trait aux questions qui ont été posées hier et pour lesquelles on pourra donner aujourd'hui des réponses, il y a les deux premières questions qui traitaient du bruit dans le quartier  
60 Saint-Gérard. J'imagine qu'on va commencer par ce sujet. Donc, au début, je demanderai à madame Lyne Gamache de répondre à ces deux questions.

Nous donnerons réponse aussi ce soir, parce que le sujet sera plutôt amené à ce moment-là, les questions 6, 7, 8 et 9, c'est-à-dire l'accès qui sera aménagé pour donner accès  
65 au rang Saint-Joachim. Je pense que l'agricultrice a dit qu'elle sera là ce soir. Et les questions 7, 8, 9 qui traitent des sites accidentogènes entre autres sur la route 133, les mesures d'atténuation pour diminuer ou réduire les taux d'accidents et la comparaison de la route 133 au niveau accidentogène avec d'autres routes semblables au Québec. Donc, ces trois dernières questions seront répondues par Bernard McCann, tandis que la question 6 sera répondu par Réjean  
70 Racine et Jean Dion.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

75

**M. BERNARD CARON :**

Les autres questions sont à l'étude et probablement que, demain soir, on sera en mesure de donner réponse aux autres questions.

80

**LA PRÉSIDENTE :**

85           Merci. Je demanderais aux personnes-ressources invitées de se présenter, les gens qui sont à la table, et si vous avez des documents à déposer ou qui ont été déposés hier, de bien vouloir nous les identifier, si vous êtes prêts à le faire.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

90           Bonjour! Mon nom est Céline Dupont, je suis porte-parole pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Nous avons effectivement des documents à déposer, qui ne nous ont pas été demandés hier mais avant le début de l'audience. Je n'ai pas la liste avec moi ici présentement. Je pourrai vous en faire part peut-être ce soir?

**LA PRÉSIDENTE :**

95           D'accord.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

100           Merci.

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

105           Bonjour! Valérie Saint-Amant, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

**YVON PESANT :**

110           Bonjour! Yvon Pesant. Je suis de la Direction régionale du MAPAQ à Saint-Hyacinthe, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Dans les documents déposés à la commission, nous avons des cartes de possibilités agricoles des sols, des cartes de dynamisme agricole, la carte pédologique, donc la carte des sols elle-même et des potentiels, des possibilités agricoles des sols, ce qu'on appelle l'inventaire des terres du Canada, ARDA.

115           On a déposé aussi des statistiques, parce qu'on a remarqué qu'il y avait comme un petit pépin de notre système informatique. Alors, avant de dire que ces documents-là seront officiellement déposés, j'ai demandé à mon confrère Robert Laurin qui, d'ailleurs, vous a produit tout ça en passant, que je remercie beaucoup d'avoir travaillé pour vous, de valider l'information parce qu'on a remarqué que dans un point en quelque part, il y avait une erreur majeure. C'est le système informatique qui nous a sorti ça. Ça fait qu'en gros, ça donne une bonne idée de ce qui se passe en agriculture.

120

125 Et on nous a demandé tout à l'heure de produire une carte sur ce qu'on appelle les unités thermiques mais pour justement regarder le potentiel au niveau de la production d'une culture comme celle du maïs.

**LA PRÉSIDENTE :**

130 D'accord. Allez-vous pouvoir faire une présentation ce soir du potentiel agricole et des aspects justement...

**M. YVON PESANT :**

135 Ce soir?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

140 **M. YVON PESANT :**

Avec plaisir.

**LA PRÉSIDENTE :**

145 D'accord. C'est parce que ce soir, il y aura probablement plus de gens dans la salle.

**M. YVON PESANT :**

150 Ça se peut s'il continue à pleuvoir comme ça, oui. On risque d'avoir de la visite.

**LA PRÉSIDENTE :**

155 D'accord. Merci.

**M. PIERRE BRASSARD :**

160 Bonjour! Mon nom est Pierre Brassard, je suis du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Direction régionale de la Montérégie. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

165 **M. MARIO VERVILLE :**

Bonjour! 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 ici en tant que personne-ressource et aujourd'hui, cet après-midi, je suis accompagné d'un de mes collègues  
170 concernant le bruit dans le quartier Saint-Gérard.

**M. SERGE BRAZEAU :**

Bonjour! Mon nom est Serge Brazeau, je suis coordonnateur aux plaintes et requêtes  
175 à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Je suis ici pour répondre aux questions et donner la position de la Ville concernant le bruit dans le quartier Saint-Gérard.

**LA PRÉSIDENTE :**

180 Merci.

**Mme DIANE LANGLOIS :**

Bonjour! Je suis Diane Langlois de la Direction de la santé publique et je suis une  
185 personne-ressource.

**Mme MARYSE BOUCHER :**

Bonjour! Je suis Maryse Boucher de la Municipalité de Saint-Alexandre. Le plan et les  
190 règlements d'urbanisme de la Municipalité ont été déposés avant l'audience.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Il y a aussi d'autres gens qui peuvent répondre aux questions cet après-midi.  
195 Nous avons monsieur Marc Turcotte, qui est de la MRC du Haut-Richelieu. La MRC Brome-Missisquoi, monsieur Francis Dorion; le ministère de la Sécurité publique, madame Dominique Gauthier; ministère des Ressources naturelles et de la Faune, madame Anne Bugnet. Je pense que j'ai fait le tour, merci.

200 On va d'abord prendre la question de madame Chantal d'Auteuil, s'il vous plaît.

**Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

Bonjour à nouveau. Je m'excuse, ma question ne porte pas sur le bruit comme tel  
205 parce que...

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais allez-y.

210

**Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

Oui.

215

**LA PRÉSIDENTE :**

Il n'y a pas beaucoup de gens inscrits au registre, donc on va tenter d'aller chercher l'information pour eux. Et ensuite, on va aller sur la question des échangeurs et du bruit.

220

**Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

Merci. Alors, ma question portait sur la portion de l'autoroute entre Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et la sortie qui est prévue, l'entrée/sortie à Phillipsburg. Alors, c'est la section d'autoroute qui est prévue traverser les terres agricoles à Pike River. J'aimerais savoir s'il y a eu une analyse, une étude d'impact sur une proposition qu'on avait faite de déplacer cette portion d'autoroute pour qu'elle longe de plus près la tourbière marécageuse le long du tracé qui longeait, en fait l'ancien tracé qui avait été prévu il y a 30 ans. Et, selon nous, ça serait peut-être une solution qui pourrait permettre de conserver le plus de sols agricoles dans ce secteur-là. Je ne sais pas s'il y a eu des études de faites là-dessus.

225

230

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Monsieur Caron. Si on peut la voir aussi à l'écran.

235

**M. BERNARD CARON :**

Oui. D'une part, ce qu'il faut expliquer concernant ce tracé ou cette alternative-là, c'est une alternative qui a été développée suite à un certain nombre de rencontres, tant avec les agriculteurs ou l'UPA et le milieu environnemental régional. La position du ministère, qui représente le tracé rouge, c'est le tracé situé à la limite de la zone inondable 20-100 ans. Et ça, c'est en vertu de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Donc, le ministère a développé un tracé qui respecte cette politique-là. Et vous voyez que le tracé rouge coupe les terres agricoles.

240

245

Donc, il y a un nouveau tracé qui a été développé et on a bien voulu en faire l'analyse de façon à amener ici à la commission des informations sur le sujet. Si vous le voulez, je peux vous présenter les aspects techniques de ce projet-là.



**LA PRÉSIDENTE :**

250

Dans le fond, c'est de l'information qui va être particulièrement utile à Saint-Sébastien. Lorsqu'on va faire l'audience à partir de mercredi soir. Est-ce que vous allez suivre l'audience?

**Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

255

Malheureusement, je ne peux pas y assister. Je vais être à Québec.

**LA PRÉSIDENTE :**

260

Ni mercredi soir, ni jeudi?

**Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

265

Non plus.

**LA PRÉSIDENTE :**

270

D'accord. Est-ce qu'il y a des gens de votre association qui vont pouvoir être présents?

**Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

275

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

280

D'accord. Alors, on nous donne l'information qu'il y a des études qui sont faites. Est-ce que ces études-là sont... tout ce qu'il y a actuellement dans les documents déposés, est-ce qu'il y a plus d'information que ça dont vous disposez?

**M. BERNARD CARON :**

285

Actuellement, il n'y a pas de document déposé sur le sujet. Nous, ce qu'on a fait, c'est qu'on en a fait l'analyse technique. Donc, la faisabilité, les coûts, les contraintes et, en conclusion, est-ce que cette alternative-là est réalisable ou non.

**LA PRÉSIDENTE :**

290

D'accord.

**M. BERNARD CARON:**

295 Et c'est dans notre document. C'est ce qu'on peut vous présenter mais, effectivement, c'est un sujet qui va être traité probablement beaucoup plus abondamment à la rencontre de demain et possiblement de jeudi.

**LA PRÉSIDENTE :**

300 D'accord. Alors, vous pouvez faire le dépôt de ce document-là?

**M. BERNARD CARON :**

305 Je peux faire le dépôt, effectivement. Mais en faisant le dépôt, j'aimerais bien faire la présentation parce que juste le dépôt des documents sans les explications... l'un a besoin de l'autre.

**LA PRÉSIDENTE :**

310 D'accord. Mais c'est uniquement pour que les gens puissent déjà le consulter derrière la salle. Vous pourriez peut-être faire la présentation de façon globale à Saint-Sébastien, mais cependant, vous pourriez – parce que madame semble avoir beaucoup d'intérêt – présenter grosso modo les conclusions ici cet après-midi et, ensuite, une présentation plus intégrale lorsqu'on sera rendus à Saint-Sébastien.

315

**M. BERNARD CARON :**

Dans ce cas, je vais demander simplement à Jean Hardy qu'il nous présente les conclusions.

320

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

325

**M. BERNARD CARON :**

Donc, la faisabilité, les aspects techniques et les coûts, point.

**LA PRÉSIDENTE :**

330

C'est ça.

**M. BERNARD CARON :**

335 Je vais lui demander d'être bref et on pourra s'étendre un peu plus sur le sujet demain.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

340 **M. JEAN HARDY :**

Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

345

Bonjour!

**M. JEAN HARDY :**

350

Alors, ce qu'on appelle le secteur de la plaine inondable donc part, si on veut, dans notre analyse, de la rivière aux Brochets et se termine aux environs de l'échangeur de Saint-Armand Nord. Donc, un petit peu avant la rue Champlain.

355

Le tracé en rouge est le tracé qui a été déposé dans l'étude d'impact. Donc, en provenance de Montréal, on a un pont sur la rivière aux Brochets, qui traverse la rivière aux Brochets qui a environ 60 mètres de large, qui est en ligne droite, qui traverse ensuite les terres et donc rejoint la route 133 actuelle.

360

On a regardé un tracé qu'on appelle alternatif et qui est localisé tout juste à la limite de la forêt marécageuse mais également de la conduite de gaz de TransCanada PipeLines. C'est que cette compagnie-là a une conduite de gaz qui longe notre corridor sur à peu près toute la longueur et, particulièrement à cet endroit-là, la conduite croise notre tracé, traverse la rivière aux Brochets et longe la forêt marécageuse, puis ensuite à destination des États-Unis.

365

Donc, le tracé en vert, qui se veut le tracé alternatif qu'on a regardé, longe cette conduite de gaz là. Ce que vous voyez ici, les deux lignes noires, c'était l'emprise initiale acquise par le ministère dans les années 74. À ce moment-là, le tracé donc passait dans la forêt marécageuse.

370

On a réalisé des études donc pour pouvoir comparer les deux tracés. Sans aller dans les détails, ce qu'on peut dire en termes géotechniques, on a fait quand même des tranchées d'exploration pour les deux tracés, les deux tracés sont relativement équivalents en termes géotechniques. Les deux sont sur sol argileux.

375

Au niveau du pont de la rivière aux Brochets, notre équipe de structure a fait une comparaison des deux ponts. Dans le tracé alternatif, donc le tracé qu'on avait en vert tantôt,

le pont serait en courbe. À ce moment-là, ça implique peut-être une certaine complexité au niveau de la fabrication des poutres et peut-être légèrement au niveau de la construction. Mais ça, on retrouve ça dans la différentielle de coût. Et en termes hydrauliques, au niveau du drainage, c'est relativement similaire, à la différence près que le tracé qui est plus près de la zone marécageuse, donc qui se retrouve dans la zone 0-20 ans, va se retrouver plus périodiquement dans l'eau au printemps, à comparer au tracé qui est en rouge.

En termes d'enjeux agricoles, vous avez les chiffres à droite ici en rouge, c'était le tracé recommandé dans l'étude d'impact, et en vert, le tracé alternatif, et on a statué pour chacun des items, soit la perte de sols cultivés pour le tracé recommandé en comparaison avec le tracé alternatif, les terres enclavées, les tailles de parcelles résiduelles, les détours pour les accès de ferme, donc il y en a avec le tracé qu'on recommande, les impacts sur les pratiques culturales et les impacts sur le drainage des terres.

En termes de coût, sommairement, ce que ça représente, on parle d'environ 4,5 M\$ de plus pour le tracé alternatif. Principalement au niveau du pont de la rivière aux Brochets, il y a un différentiel de 2,5 M\$ à cause des poutres qui seraient en courbe. Le tracé alternatif est légèrement plus court d'environ 175 mètres. Donc, on a un gain à ce niveau-là. Par contre, le tracé alternatif, on aurait des besoins de glissières de sécurité, il faudrait protéger les remblais contre l'eau, donc un genre de perrés, des gros blocs de roc tout le long de notre remblai et le remblai serait également un peu plus haut. Ça prendrait probablement des mesures de compensation au niveau de l'environnement, ce qui nous donne le total préliminaire qu'on montre à l'écran.

Donc, en résumé, les deux tracés sont techniquement faisables. Le tracé alternatif est un peu plus coûteux de 4,5 M\$. Le tracé alternatif a moins d'impacts sur les terres agricoles. Toutefois, seul le tracé recommandé respecte la Politique sur les zones inondables. Ça terminerait ma présentation.

**M. BERNARD CARON :**

On a la présentation sur papier. Ce que je voudrais, c'est qu'on puisse la déposer à l'arrière. Étant donné que la discussion va se faire demain soir et jeudi, j'aimerais que ce soit publié sur Internet ou publié officiellement seulement qu'après la discussion que l'on aura avec le milieu, avec les personnes présentes.

**LA PRÉSIDENTE :**

De toute façon, je pense qu'on ne peut pas faire de dépôt officiel jour après jour sur Internet. Alors, c'est la pratique.

**M. BERNARD CARON :**

420           Donc, on va la déposer à l'arrière. J'aimerais que ça soit après que la discussion soit faite. À ce moment-là, elle pourra être déposée.

**LA PRÉSIDENTE :**

425           On va aussi entendre à Saint-Sébastien le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour bien comprendre la politique, comment on peut travailler avec cette politique-là. Merci.

Ça va, madame?

430

**Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

Merci.

435

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Madame Maryse Fontaine, s'il vous plaît.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

440

Bonjour, madame la présidente!

**LA PRÉSIDENTE :**

445

Bonjour!

**Mme MARYSE FONTAINE :**

450           Moi, j'aimerais avoir plus de précisions concernant le nouveau carrefour qu'il y a en face de chez nous. Moi, je ne sais pas qu'est-ce qui se passe, mais je sais que j'ai une fragmentation, un segment en face de la maison. Puis j'imagine que la circulation va être assez dense aux heures de pointe parce que si j'en conviens, c'est la Ville d'Iberville qui va venir s'embrancher pour s'en aller sur la 35. J'aimerais avoir un peu plus de précisions là-dessus.

455

**LA PRÉSIDENTE :**

460           D'accord. Alors étant donné, madame Fontaine, que ce thème-là, toute la question de l'échangeur est à l'ordre du jour cet après-midi, je vous permets de rester à la table pour poser d'autres questions, pour tenter de vider la question de cet échangeur-là pour éviter

d'aller vous réinscrire. Ça vous convient?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

465           Merci beaucoup.

**M. BERNARD CARON :**

470           Bon, d'une part, on parle de bretelle. En fin de compte, c'est un nouvel accès qui va se faire entre effectivement la rue d'Iberville et la route 133. Pour expliquer la conception et ce dont madame parle, c'est ce petit bout-là ici. Pour bien comprendre la fonctionnalité de cet élément-là, je vais demander au concepteur, à Jean Hardy, de venir expliquer pourquoi on a aménagé ce petit bout de bretelle là ou moi j'appellerais plutôt ça un petit bout de rue pour donner accès entre la rue d'Iberville et la route 133.

475

**M. JEAN HARDY :**

480           L'échangeur qu'on a regardé à Iberville s'inscrit à la fin de l'autoroute 35 actuelle. Donc, quand on arrive de Saint-Jean-sur-Richelieu, il y a l'échangeur existant avec la route 104, on continue sur la 35 et la 35 présentement se raccorde sur la route 133. Ce qu'on voit en rouge finalement, c'est la portion de la route 133 qui est existante présentement.

485           Dans le contexte de l'échangeur Iberville, c'est sûr que l'autoroute 35, c'est ce qu'on voit en jaune ici, donc on prolonge dans le corridor vers le sud, mais ce qu'on proposait au niveau de la route 133, c'est qu'il y a une intersection actuelle avec des bretelles en X et des panneaux d'arrêt, de signalisation, donc des panneaux d'arrêt stop et on jugeait que dans le projet, on referait une intersection, donc une intersection si on veut sur la route 133 comme telle, sur la circulation locale, donc une intersection avec feux. C'est ce qu'on voit ici. Donc, le boulevard d'Iberville serait accessible par ce petit lien ici. Donc, les gens du boulevard  
490 d'Iberville, pour aller sur la 133, il y aurait un feu de circulation.

495           Présentement, les gens continuent ici et s'insèrent quelque fois difficilement donc à partir d'un arrêt stop. Donc, on voulait tout simplement rétablir une intersection qu'on jugeait plus sécuritaire au niveau de la route 133. Mais ce sont déjà des débits qui sont débranchés, si on veut, de l'autoroute 35 qui, elle, on montre en jaune ici. Je ne sais pas si ça répond à la question de l'intervenante.

**M. BERNARD CARON :**

500           En fin de compte, c'est un réaménagement de ce que l'on a actuellement, mais de façon beaucoup sécuritaire. Et dans un second point, c'est que, actuellement, toute la circulation passe à cet endroit-là alors qu'avec la construction de l'autoroute 35, toute la circulation de transit va continuer sur l'autoroute 35. Donc, il y aura très certainement une

diminution des véhicules à cet endroit.

505

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Fontaine?

510

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Oui?

**LA PRÉSIDENTE :**

515

Pourriez-vous nous indiquer sur la photo avec un pointeur où vous êtes située et qu'est-ce que ça impliquerait pour vous?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

520

Moi, je suis située juste là, la ferme. Si la circulation arrive chez nous, que moi je dois sortir avec mes tracteurs, toujours la même chose, en 2005, je dois faire le tour par la Grande Ligne puis ensuite m'en aller ici commencer mes cultures pour m'en aller comme ça. Je me demande dans quelle sorte de cirque que je vais m'embarquer.

525

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron, qu'est-ce que vous avez prévu pour justement les gens qui utilisent les terres du côté ouest par rapport au côté est de l'autoroute projetée?

530

**M. BERNARD CARON :**

Madame la présidente, les expropriations de ces terrains-là ont été faites en 1974. Donc il est évident qu'à ce moment-là, les producteurs savaient que leurs terres étaient scindées en deux. Il est évident que depuis ce temps, étant donné que l'autoroute n'a pas été construite, les producteurs – madame en particulier – ont pu bénéficier à ce moment-là du passage par l'autoroute pour se rendre à leurs terres. Sauf que lors de l'expropriation en 1974, il y a des compensations qui ont été données à ce niveau-là.

535

540

Si vous le voulez, je peux peut-être demander à Jean Dion, je demanderais à Jean Dion de peut-être éclaircir la situation de l'expropriation dans ce secteur-là. Si vous le voulez.

**LA PRÉSIDENTE :**

545

Oui. Légèrement parce qu'on reviendra plus tard là-dessus.

**M. JEAN DION :**

Bonjour, madame la présidente!

550

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

555

**M. JEAN DION :**

Simplement vous faire un petit sommaire des événements qui se sont produits à l'époque en 1976 au niveau de l'expropriation. Donc, en mars 76, il y a eu un avis d'expropriation qui a été signifié à monsieur Léo Fontaine qui, je pense, est le père de madame Fontaine.

560

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Oui.

565

**M. JEAN DION :**

Et suite à cet avis d'expropriation là, il y a eu des indemnités provisionnelles qui ont été accordées à monsieur Fontaine. Ça, c'est en 1979. Il y a eu par la suite une entente avec monsieur Fontaine sur la compensation, l'indemnité compensant les préjudices que l'acquisition du corridor de l'autoroute pouvait entraîner sur la propriété. Il semble y avoir eu également dans cette entente-là une adjudication par le Tribunal de l'expropriation. Je n'ai pas l'information cet après-midi, mais on peut penser, puisque ça a été indiqué dans un contrat d'un acte de quittance qu'on appelle, qu'il y a eu adjudication. Donc, le Tribunal aurait été saisi du dossier pour fixer l'indemnité et les préjudices qui pouvaient découler de l'acquisition du corridor.

570

575

Et donc, l'indemnité qui a été accordée à monsieur Fontaine est substantielle. C'est une donnée que l'on possède. Si vous voulez avoir l'information, on pourra vous la fournir. Mais je pense que l'étude du dossier par le Tribunal à l'époque et l'entente qui a été faite avec monsieur Fontaine et la signature de la quittance finale et totale de la part de monsieur Fontaine fait en sorte que, selon le ministère, l'indemnité devait compenser tous les préjudices que le détour pouvait occasionner.

580

585

**LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, on va regarder ça plus au plan humain, si vous voulez. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour aider les agriculteurs qui sont du côté ouest par rapport au côté est à opérer, pour que ça soit viable et intéressant, et qu'on puisse être fiers d'un projet, d'une



590 section de projet qui fait le moins de troubles possible aux gens qui habitent le territoire.

**M. BERNARD CARON :**

595 Comme vous pouvez le constater sur le plan, le détour qui est imposé à cette ferme-là est dans chaque direction de moins d'un kilomètre, donc environ peut-être 4 kilomètres au total. Dans un tel cas, la mise en place d'un passage agricole, peu importe la façon dont on le fait, est extrêmement prohibitif si on prend en compte du détour de 4 kilomètres.

600 Deuxièmement, comme Jean Dion le disait, je comprends l'aspect humain et je suis sensible à ça, sauf qu'au niveau, je dirais au niveau légal, le ministère a déjà conclu et a déjà payé pour le préjudice que l'on impose à cet agriculteur-là.

605 Je comprends votre position et la seule solution est évidemment de mettre un passage, sauf que c'est extrêmement prohibitif en fonction du détour que l'on a.

**LA PRÉSIDENTE :**

610 Vous parlez dans l'étude d'impact d'une consolidation qui pourrait être faite. Ça, ces aspects-là, des échanges de terres ou...

**M. BERNARD CARON :**

Vous parlez de remembrement?

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Remembrement, oui.

**M. BERNARD CARON :**

620 Oui. Généralement, quand on utilise la notion de remembrement, c'est pour refaire une situation à un agriculteur lorsque l'on fait l'expropriation. Par exemple, la situation que l'on avait tout à l'heure à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, on devra exproprier. Ça n'a pas été fait dans les années 70. À ce moment-là, ce que l'on regarde, on essaie de voir avec  
625 les agriculteurs comment nous pouvons remembrer leurs terres de façon à ce qu'ils puissent les exploiter de façon efficace.

630 Dans ce cas-ci, l'expropriation a été faite dans les années 70 et, selon le dossier que l'on a, le dossier a été clos à la satisfaction de tous. Donc, c'est difficile pour le ministère de revenir en arrière dans un tel cas et malgré le fait, comme je vous dis, je suis sensible au fait qu'il y aura un détour de tout près de 4 kilomètres pour se rendre à ses terres.

**LA PRÉSIDENTE :**

635 Il y a combien d'agriculteurs concernés par rapport à cette section-là?

**M. BERNARD CARON :**

640 J'ai Réjean Racine qui a fait une analyse spécifique sur les terres. C'est les deux seuls  
645 endroits sur le tracé de 38 kilomètres où on scinde des terres agricoles. On a le secteur de  
Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et ce secteur-là. Ce secteur-ci, dans le secteur Iberville  
de Saint-Jean-sur-Richelieu, les expropriations ont été faites dans les années 70, tel que je le  
disais. Dans l'autre cas, c'est complètement différent comme approche au niveau des  
agriculteurs. Je ne sais pas si, Réjean, tu peux nous informer sur le nombre de producteurs  
agricoles qui sont impliqués dans cette situation où on scinde les terres.

**M. RÉJEAN RACINE :**

650 Dans ce secteur-là en particulier, il y aurait trois exploitations agricoles qui seraient  
directement touchées, dont la ferme de madame Fontaine. Pour madame Fontaine, dans le  
fond, c'est le pire des trois cas, si on veut. Madame Fontaine va avoir à faire un détour  
d'environ 3,5 kilomètres pour accéder à 67 % ou les deux tiers de sa ferme.

655 Alors, comme on mentionnait tantôt, madame Fontaine est localisée ici. Alors,  
effectivement, elle va avoir à faire un détour par une partie de la 133, chemin Grande Ligne,  
le 3<sup>e</sup> Rang pour venir accéder. Alors, c'est un détour qui peut aller jusqu'à 3.5 kilomètres  
quand on prend tout ce grand détour-là ici.

660 Les deux autres producteurs ou exploitations agricoles touchées, on parle de détour  
d'environ 1,8 kilomètre dans certains cas et de 1,5 kilomètre pour des fermes qui sont  
situées... si on regarde ici, on est à l'extérieur de la carte, alors si on continue dans le  
prolongement du boulevard d'Iberville ici. Alors, eux, dans le fond, accèdent à leurs terres en  
venant, par exemple, ici, alors vont avoir à faire un détour en passant par-dessus ici. Alors,  
le détour est un peu moins grand pour ces fermes-là. Et on parle d'environ, pour accéder à 26  
665 ou 12 % de leurs terres actuellement. Donc, l'impact négatif est moindre en termes de  
distance et en termes de proportion de superficie qu'ils possèdent.

**LA PRÉSIDENTE :**

670 Et ces deux autres fermiers aussi, toutes les ententes avaient été faites il y a plus de  
30 ans pour l'acquisition?

**M. BERNARD CARON :**

675 Je n'ai pas la réponse. Je vais demander, est-ce que, Jean Dion, tu as fait la

vérification nécessaire concernant les deux autres producteurs agricoles?

**M. JEAN DION :**

680 Je n'ai pas l'information à quel moment il y a eu quittance de la part des propriétaires qui ont été expropriés à l'époque, mais ce que je sais, c'est qu'il y a eu quittance dans tous les dossiers qui ont fait l'objet des acquisitions pour l'autoroute 35. Il est possible d'obtenir l'information, si vous le désirez, madame la présidente, en ayant les dates où ces gens-là ont accepté l'indemnité qui a été négociée.

685

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, ce n'est pas nécessaire. C'est juste de savoir si les gens sont en même situation, les trois sont en même situation.

690

**M. JEAN DION :**

Oui. Dans tous les dossiers du corridor de l'autoroute 35, il n'y a plus aucun dossier en suspens. Alors, le ministère est propriétaire et tous les gens ont reçu les indemnités suite aux ententes qui ont été faites avec les gens concernés.

695

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous, madame Fontaine, est-ce que vous avez imaginé une solution qui pourrait être mise en place? Est-ce qu'il y a des possibilités d'arrangement avec vos collègues?

700

**Mme MARYSE FONTAINE :**

705 Avec mes voisins, probablement si on pourrait faire un viaduc ou une voie d'accès qui pourrait passer par-dessus, sans nuire à la 35, c'est certain que ça serait plus viable. Parce que je trouve que la problématique avec le carrefour en face de chez nous n'est plus la même que lors de l'expropriation. Parce qu'il va y avoir beaucoup plus de circulation chez nous qu'il y en aurait en temps normal. Il suffit que la 35 était faite, je pensais qu'il y aurait moins de circulation mais ça ne sera pas le cas. Pas pour chez nous. Avec les tracteurs à passer tant de fois par jour, tant de fois pendant tout l'été, l'automne, ça va être un peu plus dur pour la sécurité.

710

**LA PRÉSIDENTE :**

715 Parce que sur la 133, lorsque vous passez, il faut que vous preniez une partie de l'accotement?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

720 Il va falloir. Je ne sais pas comment vont être les accotements, mais je sais que ça passe encore assez vite. Puis, là, s'il y a un carrefour, il y a des feux de circulation, on sait tous très bien qu'aux feux de circulation, il y a toujours un côté qui passe. Quand c'est pas un côté, c'est l'autre. C'est fait pour ça les feux de circulation. Donc, il va toujours y avoir quelqu'un.

725

**M. BERNARD CARON :**

Je pense que la présence justement du feu de circulation sécurise, à ce moment-là, le carrefour. Il permet principalement aux personnes qui viennent – entre autres à madame – les personnes qui sortent ici de pouvoir accéder de façon sécuritaire à la route 133. Étant donné que la circulation sera arrêtée sur la route 133 d'un côté et de l'autre, à ce moment-là elle peut y accéder de façon sécuritaire.

730

**LA PRÉSIDENTE :**

735

Madame Fontaine, à quelle fréquence vous devriez utiliser la route 133 avec le projet?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

740 Normalement, je fais trois coupes de foin. Je dois passer en une coupe pour faucher, faner, probablement deux ou trois fois, dépendamment de la température, râcler, presser, puis aller chercher les balles. Ça, c'est tout simplement pour une coupe. Puis dépendamment de la température, s'il ne faut pas recommencer. Puis, je dois passer trois fois dans ce temps-là. Trois fois à trois mois d'intervalle : un mois, un mois, un mois

745

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, à 9 reprises. Vous passez à 9 reprises dans un sens et revenez, bien sûr.

750

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Oui, oui, oui. Tout simplement pour une coupe.

755

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour une coupe.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

760

Mais même plus que ça, je pense, parce que les voyages de foin, on ne peut pas les faire juste dans un voyage. Ça prend plusieurs voyages.

**LA PRÉSIDENTE :**

765

D'accord. La route 133, elle demeure sous la responsabilité du Québec, ministère des Transports?

**M. BERNARD CARON :**

770

La route 133 va demeurer de responsabilité du ministère des Transports. Peut-être un ajout d'information. Actuellement, nous avons 12 900 véhicules qui passent à cet endroit-là et lorsque l'autoroute 35 sera aménagée, ce débit-là va être réduit à 5 200. Donc, si on conjugue la diminution du nombre de véhicules qui vont passer à cet endroit-là, la mise en place d'un feu de circulation, et nous aurons aussi une réduction de vitesse, c'est une sortie d'autoroute, donc il y aura une réduction de vitesse par rapport à ce que nous avons actuellement qui est la vitesse probablement de 90km/h, donc, les trois facteurs conjugués sont en mesure d'améliorer la circulation à la sortie de la production de la ferme agricole de madame.

775

780

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Bonjour! Avez-vous un débit modélisé de la route 133 actuellement et quand l'autoroute 35 sera en opération, les impacts sur la 133?

785

**M. BERNARD CARON :**

C'est ce que je viens de vous dire là.

790

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui, mais vous ne l'avez pas en...

**M. BERNARD CARON :**

795

On a actuellement 12 900 véhicules qui transitent par ce secteur-là et lorsque l'autoroute sera construite, sur cette bretelle-là, ce qu'on prévoit, c'est un débit de 5 900 véhicules.

800

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Avez-vous des tableaux pour confirmer ça?

**M. BERNARD CARON :**

805 Oui, effectivement, on a une carte où on a ces prévisions. Les débits actuels et les débits anticipés.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

810 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

815 On va y aller sur les débits, on va regarder ça, puis les camions aussi. La proportion camions-véhicules.

**M. BERNARD CARON :**

820 Comme c'est un travail qui a été fait par monsieur Éric Peissel, ça serait peut-être intéressant qu'il nous en dise quelques mots.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

825 Bonjour! Voici une carte qui présente l'effet de l'autoroute 35 avec des débits de 2000. Alors, en vert, on a les débits avec l'autoroute construite et, en rouge, c'est les débits actuels qui ont été recensés pour le ministère des Transports. En termes du camionnage, si on regarde ici, on a aussi les autres carrés ici qui contiennent à certains endroits où des comptages ont été faits, les débits de camions.

830 Alors, présentement, aujourd'hui, juste après le secteur qu'on parlait, on a 1 600 camions recensés aujourd'hui et on aurait eu ça baissé à 400, ça va baisser de 75 % le nombre de camions sur la 133 juste au sud du secteur qu'on discutait il y a quelques instants. Et comme on a dit, il y aurait une baisse de plus que moitié des débits sur la 133 actuelle, à la hauteur de la ferme en question.

835

**M. BERNARD CARON :**

Je vais revenir à l'autre acétate.

840 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ça. Vous allez déposer l'information? C'est déjà déposé tout ça? D'accord. Puis est-ce qu'on voit la proportion débit nord-sud?

845 **M. ÉRIC PEISSEL :**

Habituellement, en fin de compte, c'est sur 24 heures. Alors, il y a un effet pendulaire. C'est toujours environ 50-50, des fois c'est 52-48, mais c'est toujours très proche de 50-50. Alors, on ne présente pas les directions parce que sur 24 heures, habituellement  
850 les gens qui quittent, ils reviennent. Alors, dans ce secteur, c'est le cas. On a regardé certains comptages, c'est très pendulaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

855 Alors, ça veut dire que c'est du débit local. Ce n'est pas du grand transit.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

Même avec le grand transit, si tu as un camion qui sort vers les États, un autre  
860 camion revient, tu sais? Les débits sont assez pendulaires, même à la frontière. Et à la frontière, c'est certain, la majorité des débits sont à grande distance. On voit une pendularité qui existe parce qu'il y a des échanges constants entre les deux pays, entre la province de Québec et le Vermont.

865 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Avez-vous des données plus détaillées, lesquelles voitures rentrent, le débit qui  
rentre, le débit qui sort? Comment il se répartit à travers la 133, la 35? À quel endroit? Est-ce que c'est par rapport à du voiturage qui arrive de la couronne de Montréal et qui quitte, et  
870 qui s'en va à l'est et à l'ouest? La répartition du trafic, selon les localités qui nous intéressent, c'est-à-dire les localités qui sont concernées par la projection de l'autoroute 35, Saint-Sébastien, Saint-Alexandre, Iberville.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

875 Monsieur McCann, dans sa présentation, a montré en fin de compte des enquêtes qu'on appelle origine-destination qui montrent d'où proviennent les gens et où ils sont destinés. Il y avait deux enquêtes qui ont été faites. En fin de compte, une juste à côté de la ferme en question et une autre qui a été faite à la frontière américaine. Et, monsieur McCann, je pense  
880 qu'il serait en mesure de vous montrer ça.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

885 Est-ce que vous les avez à partir de 2001, puis des projections 2011, 2021?

**M. BERNARD CARON :**

890 C'est une enquête origine-destination. Donc, c'est une enquête qui a été faite, si ma mémoire est bonne, en 99. Mais étant donné que c'est Bernard McCann qui a traité tout cet aspect-là, je pense que Bernard va vous donner un peu plus d'information pour nous éclairer sur cette question.

**M. BERNARD McCANN :**

895 Effectivement, il y a eu deux enquêtes origine-destination, comme je vous le mentionnais dans la présentation, ces deux enquêtes-là ayant été réalisées en 2002. Ces enquêtes-là, comme Éric le disait, servent de base à l'analyse avec celle des débits de circulation, des comptages qu'on a sur les routes servent de base à toute l'analyse des mouvements de circulation, la provenance et destination des usagers de la route 133.

900 C'est cette analyse-là qui lui sert avec d'autres indicateurs et tout ça à estimer aussi sur un plus long terme la répartition de la circulation ainsi que les débits projetés de circulation pour les années 2011, 2021.

905 On a fait dans un petit fascicule rassembler toutes les données de circulation qui ont servi un peu à l'étude d'impact de façon à condenser cette information dans un volume. Ça, on peut mettre ça à la disposition de la commission. C'est des données qui se trouvent à la fois dans l'étude d'impact à divers endroits, sauf qu'elles s'y trouvent condensées dans cette étude-là.

910 Je pense que ça répond aussi à votre deuxième question à l'effet si on a des débits projetés pour 2021.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

915 Est-ce que c'est du débit de grand transit ou du transit régional, local? Est-ce qu'on spécifie?

**M. BERNARD McCANN :**

920 Effectivement, dans l'enquête origine-destination qui a été effectuée, on fait l'analyse selon que la provenance et la destination de l'utilisateur de la route 133 est d'origine locale ou dite de transit régional ou de grand transit. Cette analyse-là est faite dans le document et certains résumés ont été repris. Je pense qu'on a les résumés dans l'étude d'impact. Et, 925 effectivement, il y a les tableaux qui accompagnent cette répartition-là. C'est notre spécialiste de la firme Genivar, Éric Peissel, qui a fait toute cette analyse concernant la question des débits de circulation et de la circulation comme telle sur le réseau local, avant l'autoroute et après l'autoroute.



**LA PRÉSIDENTE :**

930

De toute façon, on va revenir sur ces questions-là si on veut pas tout gruger le temps de cet après-midi, parce qu'on veut discuter en profondeur les deux échangeurs, puis la question du bruit aussi. Comment justement les modifications de débit anticipé pourraient influencer au niveau du bruit, du climat sonore, on va en parler cet après-midi aussi avec les gens de la Municipalité.

935

**M. BERNARD CARON :**

Mais vous verrez qu'avec le dépôt du petit document où on consigne toutes les données de circulation, à la consultation, ça donne beaucoup d'informations sur justement aujourd'hui et ce qui est projeté en 2011, 2021.

940

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Puis par rapport à cette bretelle-là, je ne sais pas comment vous l'appellez la nouvelle bretelle qui est identifiée devant la résidence de madame Fontaine?

945

**M. BERNARD CARON :**

C'est simplement un réaménagement. On la voit actuellement, ça continue ici et on voit ici l'intersection. C'est tout simplement de rendre plus sécuritaire cet accès-là à la route 133 avec une intersection en T. Une intersection en T est toujours plus sécuritaire qu'une intersection en oblique et c'est tout simplement cet exercice-là de ramener l'intersection à 90° qui a été fait.

950

955

**LA PRÉSIDENTE :**

Puis, est-ce qu'il y aurait un feu de circulation à cette intersection?

960

**M. BERNARD CARON :**

Oui. C'est ce que monsieur Hardy nous a mentionné.

**LA PRÉSIDENTE :**

965

Est-ce qu'il y a des modalités d'opération du feu de circulation qui pourraient être envisagées au moment des passages justement pour garder plus de temps? Si madame doit prendre avec des équipements agricoles le chemin sur la 133, si ça prend plus de temps, est-ce qu'on pourrait imaginer que pendant justement les 9 multiplié par 2, les 18 fois pendant l'année qu'elle devrait passer sur la 133, il pourrait y avoir des périodes de temps qui seraient modulées différemment? Est-ce que ça peut s'imaginer?

970

**M. BERNARD CARON :**

975 Non seulement ça peut s'imaginer, mais ça existe actuellement. Il y a des systèmes et j'en ai vu justement sur des fermes, c'est soit un rayon, soit un détecteur qui permet à ce moment-là, tant que le véhicule n'a pas traversé, qu'il conserve le feu au vert. Donc, c'est sûr qu'il est trop tôt actuellement pour dire que le feu va être designé de telle façon, mais ces dispositifs-là existent actuellement.

980 **LA PRÉSIDENTE :**

Et c'est le ministère des Transports qui implante ces dispositifs-là?

**M. BERNARD CARON :**

985

Le feu de circulation est de la responsabilité du ministère des Transports. Donc, c'est nous qui en avons la gestion.

**LA PRÉSIDENTE :**

990

Madame Fontaine, comment vous voyez ça une mesure comme ça?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

995

C'est difficile pour moi d'imaginer ça, mais je peux dire que côté qualité de vie, il va y avoir beaucoup plus de bruit chez nous, suffit l'échangeur qui est là. Les gens vont arrêter, vont repartir. Côté tracteur, côté pratique, j'envisage difficilement ça parce que, dans le fond, c'était pas là voilà 30 ans cet échangeur-là en face de chez nous.

1000 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous parlez de la bretelle.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

1005

1010

Oui. Cette bretelle-là, disons que j'aurais pu m'en passer. C'est certain que côté circulation, c'est positif, mais pas pour moi. Pas où est-ce que je suis placée là. Parce que c'est beau attendre que je sois passée, mais après que je vais être passée avec mes machineries puis mes tracteurs, là je vais peut-être être de trop dans le décor pour plusieurs automobilistes qui vont déjà avoir été en retard puis avoir attendu. Parce que personne a le temps d'attendre maintenant. On est tous pareils.

**LA PRÉSIDENTE :**

1015 Oui. Est-ce qu'il y a un feu de circulation prévu à l'intersection de la 133 et le chemin de la Grande Ligne? Comment on fait l'aménagement?

**M. BERNARD CARON :**

1020 Jean Hardy me signale que, effectivement, il y a un autre feu de circulation. Mais peut-être je vous dirais qu'un feu de circulation, on parlait de dispositif tout à l'heure, il y a aussi des dispositifs, ce qu'on appelle des boucles de détection. Les feux fonctionnent seulement lorsque la boucle de détection est enclenchée. Donc, je vous disais le feu n'est pas désigné actuellement, mais il peut y avoir ici une boucle de détection et le feu est  
1025 déclenché au vert pour tourner à droite ou à gauche seulement quand il y a des automobiles. Ça dépend du nombre de véhicules qui vont se présenter à l'intersection.

Donc, il y a des dispositifs qui font en sorte que les automobilistes n'arrêteront pas sur la route 133 s'il n'y a pas, soit du côté de madame ou du côté de la bretelle ici, des véhicules  
1030 qui veulent passer. Ce qui fait en sorte que les véhicules n'arrêtent pas, arrêtent moins souvent et, effectivement, il y a moins de bruit. Il y a une meilleure fluidité.

**LA PRÉSIDENTE :**

1035 Puis, à l'intersection de la 133 et du chemin de la Grande Ligne, est-ce qu'il y a des aménagements qui sont prévus pour faciliter des voies d'évitement, si vous voulez, pour tourner à gauche?

**M. BERNARD CARON :**

1040 Je demande à Jean Hardy qui a fait le design de vous donner l'information là-dessus. Ça va être sûrement très bref.

**M. JEAN HARDY :**

1045 En fait, c'est ça, ce qu'on veut faire avec la route 133 actuelle, la route 133 actuelle devient comme un accès à l'autoroute 35 via les deux bretelles. Donc, il y a carrément discontinuité du mouvement véhiculaire qu'on a aujourd'hui où tout le monde qui arrive de la 35 ou qui va sur la 35 arrive de la 133. Donc, ici, ça devient du local, des gens qui se destinent  
1050 à aller prendre la montée de la Grande Ligne, qui se destinent à aller vers Saint-Athanase, Sainte-Anne-de-Sabrevois.

Ce qu'on fait au niveau de l'intersection, on va refaire une intersection donc avec feu et, effectivement, on va faciliter les mouvements de virage à gauche, c'est le but. C'est le but  
1055 du réaménagement de l'intersection. C'est que les virages à gauche présentement se font

via ce qu'on peut dire un X. Donc, c'est une bretelle qui s'arrête devant la route 133 qui s'en va vers le sud et c'est un stop tout simplement. Donc, pour régulariser ou sécuriser cette intersection, on va réaménager cette intersection en T avec voie de virage à gauche protégée pour pouvoir accéder au boulevard Iberville et aller à la 133.

1060

**LA PRÉSIDENTE :**

Et est-ce la même chose vis-à-vis du chemin de la Grande Ligne?

1065

**M. JEAN HARDY :**

Oui. Montée de la Grande Ligne présentement, vous avez déjà des feux de circulation. En principe, cette intersection-là, on ne devrait pas y toucher ou très peu. Donc, le principe actuel qui est déjà là de feu devrait demeurer. La montée de la Grande Ligne est déjà connectée au niveau de la route 133 avec une bretelle, un îlot de virage vers la droite. Ça va demeurer. Et les virages à gauche vont se faire de la même façon. Donc, la 133 redevient route nationale tout simplement avec on parlait tantôt de la diminution de débit. Ce qu'on fait également, la montée de la Grande Ligne va passer par-dessus l'autoroute 35 et on rétablit l'intersection avec le 3<sup>e</sup> Rang. Parce que présentement, on a une courbe relativement serrée et on refait également cette intersection dans le cadre du réaménagement de tout le secteur.

1070

1075

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va aller du côté de la Municipalité de Saint-Jean. Comment vous voyez cet aménagement qui est proposé par le ministère des Transports.

1080

**M. MARIO VERVILLE :**

Pour l'instant, on n'a pas véritablement d'opinion. Cependant, en consultant mes collègues ce matin, la Municipalité va déposer un mémoire dans le cadre des audiences. Donc, à compter du 8 décembre prochain, on va déposer effectivement des orientations. Alors, j'ai pris note des commentaires et on en tiendra compte à ce moment-là.

1085

1090

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, justement, s'il y a des mesures qui pourraient être mises en place pour aider les utilisateurs, ce sera le temps de le dire à ce moment-là.

1095

**M. MARIO VERVILLE :**

Il y a peut-être un élément que je soulignerais. Nous sommes à examiner la possibilité peut-être d'envisager une voie de service entre Grande Ligne et le parc industriel d'Iberville.

1100 Actuellement, la Municipalité projette dans ses instruments de planification d'agrandir le parc industriel dans la partie actuellement qui est dans la zone agricole. Il y a déjà des documents qui ont été déposés il y a quelques années auprès...

**LA PRÉSIDENTE :**

1105 Est-ce qu'on pourrait avoir un pointeur? Est-ce qu'on pourrait nous indiquer ça?

**M. MARIO VERVILLE :**

1110 Oui, effectivement, donc là où c'est pointé actuellement, le parc industriel se termine là où on a l'ancienne voie ferrée. Alors, c'est le tracé noir effectivement jusque là, et c'est également la limite de la zone blanche et la transition avec la zone agricole. La Municipalité projette d'agrandir le parc industriel dans la portion, je dirais, à droite sur la photo pour éventuellement étendre le parc industriel.

1115 Évidemment, il y a des demandes qui devront être adressées à la Commission de protection du territoire agricole. Donc, il y a toute une démarche de planification et d'organisation du territoire qui devra être faite. Et dans cette perspective-là, la Municipalité examine la possibilité de discuter avec le ministère des Transports pour qu'une voie de service soit aménagée dans le prolongement de la sortie qu'on voit à l'intersection Grande Ligne  
1120 jusque le parc industriel qui serait peut-être un peu dans le prolongement de la rue Croisetière. On voit la partie noire qui est déjà... ni plus ni moins, cette rue-là joue le rôle de voie de service et donc, une voie qui longerait le long de l'autoroute 35 jusque de la Grande Ligne.

1125 Alors, dans cette perspective-là, peut-être que ça faciliterait, bien qu'on ait à faire le détour pour accéder aux terres de madame Fontaine, alors peut-être qu'il pourrait y avoir un accès immédiat, tant pour le parc industriel que éventuellement l'accès pour les terres.

1130 J'en dis pas plus parce qu'actuellement, nous sommes à examiner ces scénarios-là. Je ne veux pas dire que la Municipalité va formellement faire une demande dans ce sens-là, mais c'est des hypothèses que nous examinons actuellement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1135 Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

1140 C'est effectivement des discussions que l'on a avec la Ville de façon sporadique lorsqu'on discute des différents dossiers de la Ville.

**LA PRÉSIDENTE :**

1145 D'accord. Alors, madame Fontaine, vous êtes trois agriculteurs et agricultrices qui  
auraient à utiliser le chemin de la Grande Ligne. Ça serait peut-être utile que vous parliez avec  
les gens de votre municipalité. Vous êtes peut-être aussi accompagnée des gens d'un  
syndicat agricole qui vous supporte?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

1150 Probablement ce soir, mais ils sont là de pensée.

**LA PRÉSIDENTE :**

1155 Oui. Histoire de trouver une solution, de nous faire des propositions en deuxième  
partie.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

1160 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1165 Peut-être que vous pourriez justement rencontrer les gens de votre municipalité parce  
que finalement, vos intérêts, c'est les intérêts de tous. Parce que si on évite des accidents,  
on évite des accidents pour tout le monde. Alors, c'est de penser pour le futur aussi. On voit  
que c'est une zone qui est proche de la zone blanche quand même. Alors, il faut penser au  
développement futur aussi. Puis pour que ce soit intéressant aussi, puis que ça ne soit pas  
difficile à vivre pour vous. Alors, je vous invite à travailler avec votre municipalité, puis je vois  
que du côté de la municipalité, ils sont ouverts à vous porter main forte.

1170

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Je vous remercie beaucoup.

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

1180

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1185 On a la question du bruit. Est-ce qu'il y a des gens qui sont inscrits cet après-midi, qui souhaiteraient en discuter? On a madame Marie-Josée Boutin. Est-ce que ça concerne le bruit? On vous entend, madame. Venez à la table.

**Mme MARIE-JOSÉE BOUTIN :**

1190 Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

1195 Bonjour!

**Mme MARIE-JOSÉE BOUTIN :**

1200 Étant donné qu'hier lors de la séance du BAPE, le ministère des Transports a convenu qu'une mesure d'atténuation du son est requise dans le secteur du quartier Saint-Gérard, peut-on s'attendre au parachèvement des travaux de construction de l'écran sonore d'ici deux ans, délai normal pour ce genre de projet? Est-ce que c'est possible d'avoir une réponse du ministère des Transports et de la Ville de Saint-Jean.

**LA PRÉSIDENTE :**

1205 C'est bien. Alors, on va aller des deux côtés de la table. D'abord, monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

1210 Je voudrais d'entrée de jeu, madame la présidente, j'aimerais rappeler que le dossier du bruit dans le quartier Saint-Gérard est un dossier qui existe déjà depuis 1980. C'est une problématique qui s'est rendue jusqu'à nous. On a actuellement des discussions avec la Ville et nous travaillons en partenariat avec eux autres.

1215 La problématique du bruit, en ce qui nous concerne, est indépendante du projet de l'autoroute 35. Je comprends que vous voulez en discuter mais il ne faut pas perdre de vue cet aspect-là. Donc, cette solution-là va aller en parallèle avec l'autoroute 35 mais elle n'y est pas liée de façon directe. Cette problématique-là existe.

1220 Et en ce qui concerne la solution, donc un éventuel mur antibruit, comme je le spécifiais hier soir, c'est une solution qui se travaille en partenariat avec la Ville et le ministère des Transports va participer au projet en autant que la Ville en ait la volonté et en autant qu'on ait des ententes avec la Ville pour justement faire un tel réaménagement.

1225           Donc, vous avez la confirmation que le ministère va embarquer si la Ville s'implique  
aussi dans cette problématique-là ou vers des solutions. Ça, c'est dans nos politiques. Donc,  
cette partie-là est une garantie. Par contre, comme on disait hier, il y a une problématique de  
programmation que je dois respecter et aussi on a une politique qui existe. Donc, nous nous  
1230           basons sur cette politique-là. Donc, c'est un projet de partenariat auquel le ministère devrait  
adhérer en autant que la Ville en fasse autant.

          Quant à savoir si ça va être fait dans un an, deux ans ou trois ans? Je pense que ça  
dépend toujours des discussions qu'on a avec la Ville.

1235           **LA PRÉSIDENTE :**

          D'accord. Alors, vous nous avez dit hier et aujourd'hui que le déclencheur, c'est la  
Ville. À partir du moment où vous avez l'information qui démontre que effectivement ça  
respecte le niveau sonore qui nécessite, en tout cas qui ferait en sorte que des mesures  
1240           d'atténuation seraient nécessaires conformément avec votre politique, ça, vous avez  
l'information à l'effet que le déclencheur au niveau bruit est là, est présent...

**M. BERNARD CARON :**

1245           Oui. On sait que cette problématique de bruit là existe depuis les années 80. Donc,  
ce n'est pas tout nouveau. Et je ne me souviens pas de l'année de l'étude, si je me souviens  
bien, c'est en 99, déjà on savait qu'il y avait une problématique. On a commencé à en  
discuter avec la Ville.

1250           Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que c'est un projet de partenariat et généralement,  
dans ces dossiers-là, le ministère agit à titre d'expert. Et c'est pourquoi nous avons Lyne  
Gamache qui est notre experte dans ce domaine-là, que nous l'avons cet après-midi. S'il y a  
des questions à lui poser sur la politique, sur les... je sais qu'elle a amené aussi une courte  
1255           présentation sur les mesures d'atténuation qui peuvent être mises en place, donc le tout pour  
donner l'information à la commission, mais tout en gardant en arrière-scène que c'est une  
problématique qui va être traitée à l'extérieur du projet de l'autoroute 35.

**LA PRÉSIDENTE :**

1260           D'accord. Alors, puisqu'on vous a, puis la Municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu,  
on va en profiter pour nous donner l'heure de la situation actuelle. Monsieur Brazeau?

**M. SERGE BRAZEAU :**

1265           Avec plaisir, madame la présidente. Juste pour revenir un petit peu en arrière, le  
18 mai dernier, donc 18 mai 2005, on a convoqué les citoyens du quartier concerné à une  
rencontre pour discuter du projet, rencontre à laquelle ont participé justement monsieur



1270 Bernard Caron qui est le directeur Ouest Montérégie au MTQ, ainsi que madame Lyne Gamache, spécialiste dans le domaine. Il y avait une cinquantaine de personnes de présentes à cette rencontre-là.

1275 Et il a été discuté à la rencontre différentes façons de remédier aux problèmes causés par le bruit, différents types d'écran à installer. Il n'y a pas eu consensus à cette réunion-là sur le type d'écran parce qu'il restait encore des études à faire sur différents types d'écran à installer. Sauf qu'il y a aussi eu de la part de la Municipalité, parce qu'il y avait deux membres du conseil municipal présents à cette rencontre-là, engagement de la part de ces deux membres-là à l'effet qu'il y aurait les sommes d'argent de prévues au budget triennal pour éventuellement construire un écran antibruit.

1280 Je peux vous dire que dans le budget triennal 2005-2006-2007, il y avait un montant de 732 000 \$ pour la construction entre l'autoroute 35 et la rue Neuve-France d'un écran antibruit sur une distance de 1.4 kilomètre, qui partait du boulevard du Séminaire et qui se rendait jusqu'au boulevard Industriel, qui couvrait le secteur au complet.

1285 Il y a au moment où on se parle, la Municipalité est en processus d'étude de son prochain budget triennal qui devra être adopté en décembre et il y a une proposition sur la table pour porter cette somme d'argent-là à 2 M\$.

1290 Maintenant, il faut bien s'entendre qu'un budget triennal, ce n'est pas un budget d'opération. Ce sont des orientations que le conseil municipal se donne pour être capable de planifier ses dépenses et ses emprunts. Ce 2 M\$ là, il n'est pas et je ne crois pas qu'il sera prévu dans un budget d'opération, ce qui veut dire que si jamais le projet va de l'avant, le conseil municipal devra aller en règlement d'emprunt et le règlement d'emprunt sera soumis à l'approbation de la population.

1295 Au moment où je parle, c'est à peu près les informations que je peux donner, mais il y a de l'intention de la Municipalité d'aller de l'avant dans un projet de construction d'écran antibruit.

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

D'après votre calendrier, ça serait quoi les étapes à venir? Parce que la rencontre a mis en lumière que les gens n'étaient pas tout à fait d'accord, ne s'entendaient pas sur les propositions que vous aviez?

1305 **M. SERGE BRAZEAU :**

Écoutez, pas nécessairement les propositions que, nous, on avait, mais sur le type d'écran à construire. Il y en a qui voulaient des murs à caractère arbres, végétal si vous

1310 voulez, et d'autres, c'était carrément un mur de béton. Mais avant d'arrêter le choix, il est bien entendu, comme dans la majorité des projets à la Municipalité, il y aura consultation de la population sur le type d'écran qu'on aura à installer.

**LA PRÉSIDENTE :**

1315

D'accord. Alors, ça ne fait pas partie de notre mandat comme tel mais on en profite pour donner un service au public. Lorsque justement il y a des murs antibruit qui sont construits, vous avez les experts du côté du ministère des Transports, l'efficacité d'un mur végétal par rapport à un mur de béton, est-ce que cette information-là, vous l'avez disponible?

1320

**M. BERNARD CARON :**

Oui. C'était une information que l'on avait à fournir lors de la rencontre du printemps. Donc, madame Gamache est en mesure de venir nous donner de l'information sur le sujet. Je dois ajouter qu'avec la Municipalité, je l'ai dit hier, mais on s'est entendu que le ministère des Transports remettait à jour avec les données qui ont été prises cet été, remettait à jour l'étude sur le bruit de sorte qu'au printemps, peut-être en mars ou avril, on puisse déposer une étude mise à jour sur la question.

1325

**LA PRÉSIDENTE :**

1330

D'accord.

**M. BERNARD CARON :**

1335

Madame Gamache?

**Mme LYNE GAMACHE :**

Bonjour, madame la présidente! Pour ce qui est de l'efficacité d'un écran antibruit, son efficacité est fonction de ses dimensions : longueur, hauteur, mais également de sa capacité d'empêcher le son d'être transmis. Donc, si on parle d'un écran végétal, par exemple une rangée d'arbres, ça donne aucune efficacité. Il faut vraiment avoir une certaine masse pour bloquer le bruit.

1345

1350

Par contre, des écrans végétaux, ça peut être constitué, par exemple, d'une butte et là, l'efficacité de la butte dépend de sa hauteur. Ou encore ça peut être une butte paysager ou une butte surmontée d'un petit muret, mais souvent ce qu'on entend par écran végétal ou, à tout le moins, ce qui a été discuté à la rencontre au mois de mai, c'est un concept qui est encore à l'état expérimental, on appelle ça un écran de saule mais, en fait, c'est un bac de

terre qui est paysager de chaque côté. Encore là, son efficacité est fonction de sa hauteur principalement. Et la hauteur de l'écran et sa longueur, bien, tout ça, ça définit le coût du projet total.

1355 Mais l'objectif visé par le ministère des Transports lorsqu'on met en place une mesure d'atténuation comme un écran est d'aller chercher une réduction d'au moins 10 décibels qui va correspondre à l'impression qu'on a coupé de moitié le bruit. Parce qu'on veut quand même que l'investissement qu'on fait en construisant un écran antibruit soit rentable et que les gens sentent qu'il y a vraiment une efficacité.

1360

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, du côté de la Municipalité, justement, il reste à s'entendre avec les gens sur le type d'aménagement?

1365

**M. SERGE BRAZEAU :**

Non, madame la présidente. La prochaine étape au niveau de la Municipalité, ça sera d'envoyer une résolution du conseil demandant au ministère des Transports d'enclencher le processus pour l'étude pour la construction d'un mur ou d'un écran et, à ce moment-là, on pourra s'arrêter sur le type d'écran.

1370

**LA PRÉSIDENTE :**

1375

D'accord.

**M. SERGE BRAZEAU :**

C'est la prochaine étape.

1380

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez besoin de savoir, du côté du ministère des Transports, d'avoir entre les mains une proposition concrète ou vous avez tout simplement besoin d'avoir une proposition de la Municipalité pour enclencher votre démarche, lorsqu'on considère que ça prend généralement deux ans avant d'arriver avec un projet concret?

1385

**M. BERNARD CARON :**

1390

Ce que l'on fait, c'est qu'on demande à la Municipalité de nous donner son aval ou sa détermination pour entrer dans le projet parce qu'il y a des argents qui sont investis et à partir du moment où la Municipalité se positionne de façon très ferme... et, pour nous, la façon dont une municipalité se positionne, c'est de nous envoyer une résolution. À partir du

1395 moment où on aura la résolution, comme je vous disais, on a une étude qui est en cours et, par la suite, on va s'entendre, il va y avoir une entente qui va être signée entre le ministère et la Ville pour la réalisation du projet, et ces ententes-là sont généralement signées par le ministre et le maire de la Ville. Et ces ententes-là déterminent de façon très spécifique quelles sont les obligations de chacune des parties.

1400 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, vous n'avez pas besoin d'avoir entre les mains un projet concret, plan et devis. C'est une résolution de principe qui demande au ministère des Transports d'agir en tant que partenaire, si on comprend bien?

1405

**M. BERNARD CARON :**

1410 Ce que je vous disais tout à l'heure, c'est que généralement, dans ces cas-là, étant donné que le ministère détient l'expertise, c'est le ministère qui assume ou qui réalise l'activité technique du projet. Donc, c'est à cause de l'expertise que nous possédons. Donc, à partir du moment où on a une volonté ferme de la Municipalité d'aller de l'avant et ça, ça se fait comme je disais, via une résolution, on enclenche une entente, les termes d'une entente et on commence à travailler sur un avant-projet et, par la suite, les plans et devis.

1415 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et c'est à ce moment-là que la consultation se fait auprès des personnes concernées.

1420 **M. SERGE BRAZEAU :**

1425 À partir du moment où le processus sera enclenché, c'est sûr que le ministère va étudier les possibilités et va nous faire part du résultat de ses études. Parce qu'il ne faut pas oublier qu'à cet endroit-là, l'espace est plutôt restreint. Donc, on ne peut pas installer n'importe quoi. Là, quand le ministère sera arrivé à une conclusion sur ses études, on pourra consulter à ce moment-là la population.

1430 C'est sûr que si on consulte la population pour leur demander quel genre d'écran vous voulez avoir et qu'on ne connaît pas le résultat en bout de piste de la construction de l'écran en question, ça nous donne rien. C'est de travailler pour rien. Mais quand le ministère aura, suite à la demande de la Ville, aura complété ses études sur le type d'écran à construire, là on pourra consulter la population. Comme on fait d'ailleurs généralement à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu avant d'aller de l'avant dans un projet, on consulte les gens.

1435 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Monsieur Caron, est-ce qu'on tient compte au ministère du fait que le prolongement de l'autoroute 35 occasionne une augmentation sur l'actuelle 35 qui est déjà faite?

1440 **M. BERNARD CARON :**

Comme nous le disions hier, ça fait partie des questions auxquelles on devait répondre. Il y a un certain pourcentage qui, à notre point de vue, est minime, d'augmentation à cause de l'autoroute 35.

1445

Et je demanderais peut-être deux choses à madame Gamache. Première des choses, de répondre aux deux questions qui avaient été posées hier et, dans un deuxième temps, étant donné sa grande expérience du domaine, quelles sont les étapes, à partir du moment où l'étude du bruit sera remise à jour et à partir du moment où la Ville nous aura signifié de façon par résolution qu'elle veut embarquer dans le dossier, quelles sont les étapes subséquentes qui vont se réaliser?

1450

Donc, d'une part, je demanderais à madame Gamache de répondre aux deux questions qui étaient les débits journaliers moyens annuels actuels et futurs de camions et le pourcentage d'augmentation de camions qu'occasionnera la construction du tronçon manquant de l'autoroute 35, donc la question que vous venez de poser. Donc, madame Gamache.

1455

**Mme LYNE GAMACHE :**

Concernant les débits de camions actuels et futurs avec le prolongement de la 35, actuellement, pour le secteur du quartier Saint-Gérard, il y a un débit total de véhicules à chaque jour d'environ 39 000 véhicules. Là-dessus, il y a environ 10 % de camions toutes catégories. Donc, on parle de 3 900 camions actuellement sur ce secteur de l'autoroute 35.

1460

Ce qui est prévu en 2021, sans que l'autoroute 35 soit prolongée, seulement avec la croissance normale de la circulation, si on a la même croissance que celle qui est observée depuis quelques années, il y aurait déjà une augmentation de circulation qui pourrait se chiffrer aux alentours de 10 000 véhicules de plus. Donc, on atteindrait environ 49 000 véhicules sans que l'autoroute soit même prolongée. Et, à ce moment-là, évidemment les camions auraient aussi augmenté. On parle de 4 900 toujours avec le même pourcentage.

1465

Avec le prolongement de l'autoroute 35, il a été estimé qu'il pourrait y avoir une augmentation journalière de camions d'environ 240. 240 camions donc de plus par jour. Ce qui équivaut à environ 4.5, 4.6 % de plus de camions par jour. Ça peut paraître important 240, 250 camions par jour mais, au niveau sonore, c'est pratiquement imperceptible. On parle d'une augmentation sonore de moins de 1 décibel.

1475

En fait, pour qu'il y ait une augmentation sonore importante et notable, il faudrait que le débit total des véhicules sur l'autoroute double. Donc, qu'on passe de 49 000 à 98 000, ce qui est loin d'être le cas. Donc, ça, c'est pour les questions qui ont été posées hier soir.

1480

En ce qui concerne les étapes de réalisation d'un projet et l'évolution d'un dossier, actuellement, on est à mettre à jour, en fait on refait l'étude de pollution sonore qui a été produite en 1985, parce que les données ont changé et que les façons de calculer aussi les écrans, tout a changé. Alors, on met à jour complètement cette étude-là.

1485

Ce qui nous retarde un petit peu actuellement, c'est qu'on a demandé à avoir des plans à jour parce qu'il n'y avait pas de données cartographiques très, très récentes. C'est ce qui retarde un petit peu le dépôt de l'étude. Donc, à partir du moment où l'étude est déposée à la Municipalité, là le ministère, c'est sûr que la Ville en prend connaissance, et c'est à cette étape-là que le ministère s'attend à recevoir de la Municipalité une résolution lui indiquant sa détermination à aller de l'avant dans la réalisation du projet.

1490

Lorsqu'on a cette résolution-là, il y a un projet d'entente qui est en préparation pour déterminer les obligations et les responsabilités de chaque partie et, à ce moment-là, on peut enclencher le processus de réalisation, de préparation des plans et devis. Il y a un comité technique normalement qui est constitué de représentants du ministère, de la Ville, pour justement discuter du type de projet.

1495

Parce que c'est sûr que nous, dans l'étude sonore, on va faire des recommandations pour ce qui est de la position de l'écran, sa dimension. On peut faire aussi des suggestions quant au type d'écran. : est-ce que c'est une butte, un mur ou une combinaison des deux? Tout ça dépend en fait de l'espace qu'on a pour réaliser ce projet-là et également de l'efficacité qu'on recherche. Et, aussi, est-ce qu'il y a des utilités publiques qui sont vraiment dans le chemin et qui risquent, si on doit les déplacer, qui risquent d'augmenter beaucoup le coût du projet.

1500

1505

Donc, tout ça, ce sont des recommandations qu'on fait à la Municipalité et, ensuite, les discussions qui vont avoir lieu, c'est de déterminer vraiment le concept final. Donc, le type d'écran, son concept architectural et c'est à cette étape-là normalement qu'il y a des consultations près des riverains.

1510

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous dites qu'il y aurait une augmentation de 1 décibel?

1515

**Mme LYNE GAMACHE :**

Environ, oui.

1520 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Les mesures, est-ce qu'elles sont prises en moyenne, est-ce que c'est une moyenne par jour? Est-ce que vous avez les mêmes références le soir, la nuit, le jour?

1525 **Mme LYNE GAMACHE :**

Le ministère des Transports utilise un indicateur qui est une moyenne sur 24 heures.

1530 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Une moyenne sur 24 heures.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1535 Oui, une moyenne...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Donc, la nuit est la même que le jour. C'est une moyenne.

1540

**Mme LYNE GAMACHE :**

Oui.

1545 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Il n'y a pas un temps particulièrement plus serein pour le sommeil le soir qui est calculé. C'est la référence et la moyenne de la journée.

1550 **Mme LYNE GAMACHE :**

Oui, c'est la méthode actuelle du ministère.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1555

Est-ce qu'on peut demander au ministère de l'Environnement s'il y a quelque chose de particulier de prévu comme référence le jour, le soir et la nuit?

**Mme CÉLINE DUMONT :**

1560

Actuellement, au ministère, il n'y a pas de norme qui existe en tant que telle, ni de critère recommandé vraiment par le ministère. Tout ce qu'on essaie, c'est de recommander

1565 les normes un petit peu qui sont utilisées par la SCHL. Donc, nous, on recommande le 55  
dBA sur 24 heures. Quand le niveau sonore, quand ce sont des nouveaux projets qui sont en  
construction, on dit : si le niveau sonore ambiant actuel dépasse le 55, on essaie de s'en tenir  
à ce niveau sonore là actuel.

1570 Maintenant, dans le cas qui nous préoccupe présentement, c'est difficile pour nous de  
juger de quoi que ce soit. On voit que le niveau sonore est déjà élevé, je pense qu'il est plus  
de 65 dBA.

1575 Est-ce que je pourrais en profiter pour poser une question, moi aussi? On voit que la  
moyenne, effectivement, le camionnage sur 24 heures va augmenter de 1 dB. J'aimerais  
savoir s'il est possible de calculer le Leq 10 qui démontre les pointes de niveau sonore. Est-ce  
que les pointes pourraient être changées?

**M. BERNARD CARON :**

1580 Vous comprendrez que je vais demander à madame Gamache si elle peut répondre à  
cette question.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1585 Donc, si je comprends bien, vous me parlez d'un L10? Oui, ce serait possible de  
l'estimer, effectivement. C'est un niveau sonore qui, souvent, on l'associe effectivement aux  
pointes de bruit. C'est le niveau qui est dépassé pendant 10 % du temps de mesure ou du  
temps qu'on veut évaluer. Mais, oui, c'est possible de l'évaluer.

**LA PRÉSIDENTE :**

1590 Ça va? Je vous remercie.

J'espère que ça fait le tour? Plus ou moins? Madame.

**Mme MARIE-JOSÉE BOUTIN :**

1595 Si je comprends bien, le processus à partir du moment où la Ville fait la demande  
pourrait prendre environ deux ans si c'est une bonne moyenne.

**LA PRÉSIDENTE :**

1600 C'est ça.

**Mme MARIE-JOSÉE BOUTIN :**

1605 O.K. Puis la demande peut se faire incessamment ou ça prend un certain temps avant



que ça puisse se faire?

**LA PRÉSIDENTE :**

1610 Bien, ça doit être une résolution de la Ville. C'est ça.

**M. SERGE BRAZEAU :**

1615 Définitivement. Le conseil municipal parle de deux façons : soit par règlement ou résolution. Donc, ça sera une résolution qui devra être adoptée par la Ville, mais il ne faut pas oublier que dès que le ministère des Transports nous remettra l'étude à jour sur le bruit, à ce moment-là nous allons analyser l'étude et faire recommandation au conseil municipal.

**LA PRÉSIDENTE :**

1620 Donc, vous attendez le dépôt. Est-ce que vous prévoyez déposer ça au début de l'an prochain?

**M. BERNARD CARON :**

1625 Madame Gamache est en train de faire l'étude et on s'attend au printemps, donc quelque chose comme mars, avril. C'est aux environs de cette date que madame Gamache m'a indiqué qu'elle serait en mesure de remettre ce rapport-là et, à ce moment-là, nous allons le partager avec la Ville.

1630

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1635 Est-ce qu'il y a dans le tracé proposé par le ministère ou les tracés alternatifs, est-ce qu'il y a des zones résidentielles qui voient les tracés? Est-ce qu'il y a des mesures comme celles dont on discute actuellement pour le secteur Saint-Gérard, pour ne pas se retrouver dans la même situation dans 5 à 10 ans, de prévoir si on peut tout de suite résoudre des problèmes qui pourraient n'aller qu'en s'amplifiant concernant la sérénité des gens qui habitent de façon parallèle au tracé?

1640 **M. BERNARD CARON :**

1645 Dans l'étude d'impact, nous avons fait justement une caractérisation où nous avons évalué les impacts du bruit sur les personnes qui habitent le long de l'autoroute 35 et monsieur McCann est en mesure de nous faire un résumé des secteurs qui sont plus touchés. Vous comprendrez qu'on est en secteur agricole, donc les secteurs sont très restreints où il y a un impact sur le bruit.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1650 Surtout aux échangeurs, j'imagine?

**M. BERNARD CARON :**

1655 Oui. Je vais demander à monsieur McCann de donner de l'information sur le sujet.

**M. BERNARD McCANN :**

1660 Je vais résumer un peu les conclusions de l'étude d'impact eu égard au bruit et aux observations qu'on a faites sur le bruit comme tel. Sur toute la longueur du projet, dans un corridor d'environ 300 mètres de part et d'autre du projet, on retrouve grosso modo 55 résidences qui se trouvent tout près du projet. On a fait l'étude de bruit dont vous verrez le rapport complet dans une annexe de l'étude d'impact. C'est un secteur qui, en partant, est relativement calme. Je parle de l'autoroute comme telle, de l'endroit qui est situé en terre agricole. C'est un secteur où on observe des niveaux sonores qui sont tout à fait acceptables, 1665 inférieurs à 55 dB et, dans certains cas, comme au niveau de la rivière aux Brochets, 45 dB ou 47 dB. Donc, c'est un univers sonore relativement calme actuellement.

1670 Le nombre de débits calculés ou prévus sur l'autoroute, dont ceux qui ont servi justement à la modélisation des niveaux sonores pour 2021, nous ont montré que sur l'ensemble du projet, il n'y aura pas d'augmentation forte du niveau sonore, sauf à un seul endroit, celui de la rivière aux Brochets où actuellement il y a quelques résidences – environ 5 ou 6 résidences – et dont l'univers est déjà en partant faible.

1675 Le niveau sonore qu'on va observer, si ma mémoire est bonne, est d'environ 57 décibels, donc une augmentation notable par rapport à la situation actuelle. Mais ce n'est pas dans la même mesure que les citoyens du quartier Saint-Gérard. On parle de deux univers complètement différents.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1680 C'est un univers quand même de grande quiétude là.

**M. BERNARD McCANN :**

1685 Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1690 Et c'est encore une moyenne qui est calculée.

**M. BERNARD McCANN :**

1695 C'est effectivement une moyenne qui est calculée, oui, effectivement. Mais on parle  
nécessairement au niveau de la rivière aux Brochets d'un débit qui est en 2021... je vais vous  
donner le débit qui est environ de 4 900 véhicules et je vais demander à madame Gamache  
d'estimer l'impact que ça pourrait avoir, 4 900 véhicules. Bon, c'est effectivement dans le  
jour, ces véhicules-là seront passants, donc la nuit sera un univers sonore relativement  
paisible à nouveau.

1700 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce qu'on sait si c'est des camions ou c'est du transit local ou régional qui vont  
modifier ce calme?

1705 **M. BERNARD McCANN :**

Effectivement, sur le nombre de véhicules prévus, 4 900 véhicules à la hauteur de la  
rivière aux Brochets, on parle d'environ grosso modo 25 à 30 % de véhicules camions,  
puisque la part du nombre de camions est plus forte à la frontière et diminue graduellement  
1710 jusqu'à la hauteur d'Iberville. Donc, on peut parler d'une proportion de 25 % de camions à la  
hauteur de la rivière aux Brochets.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1715 Je pense qu'on va en reparler de ça ce soir aussi mais juste une petite précision. On  
part de 25 pour arriver à combien? À 10 à d'Iberville?

**M. BERNARD McCANN :**

1720 À environ 8 à 10 % de véhicules camions à la hauteur d'Iberville.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1725 D'accord. Moi, ma question, c'est très simple. Est-ce que dans ces endroits-là de  
grande quiétude, quand on fait des études d'impact, qu'on arrive avec un équipement dans un  
milieu relativement, pas relativement mais très calme, est-ce qu'on prévoit des mesures  
d'atténuation, si modestes soient-elles, parce que tantôt on a fait référence au mur de béton  
qui est l'extrême ou aux arbustes, est-ce qu'on a prévu des mesures d'atténuation qui sont un  
petit peu harmonisées avec la nature du coin pour assurer la quiétude des gens.

1730

**M. BERNARD CARON :**

Est-ce que, madame Gamache, vous pouvez répondre?

**Mme LYNE GAMACHE :**

1735

Oui. Entre autres pour Saint-Pierre-de-Véronne, là où on a un impact qui doit être atténué, parce que l'augmentation... le ministère, dans sa méthode pour évaluer les impacts sonores, va atténuer les impacts qui sont jugés moyens ou forts. Dans ce cas-ci, on a des impacts qui sont moyens. Et, à ce moment-là, on a prévu la construction de buttes à proximité.

1740

C'est sûr que dans un milieu comme celui-là, on n'irait pas implanter un mur en béton, on a quand même de l'espace, et aussi ça ne viendrait pas s'harmoniser avec le milieu. Alors, généralement on va prévoir des buttes.

1745

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Quand on dit que l'impact va être moyen, mais il est moyen par rapport à la référence du ministère des Transports. Mais pour le milieu, qui est en parfaite quiétude, c'est un impact majeur. Comment qualifier? Quand vous apportez une mesure, vous apportez une mesure par rapport à votre échelle. Est-ce que vous la mettez en référence avec l'échelle du milieu aussi? Parce que 55, c'est autant urbain que rural. Ce n'est pas intégré au contexte spécifique de la localité.

1750

**Mme LYNE GAMACHE :**

1755

C'est vrai. Pour l'instant, le ministère n'a pas de critère qui s'applique en milieu urbain, en milieu rural. C'est toujours le même critère. C'est-à-dire que les niveaux sonores de 55 décibels et moins sont jugés acceptables, il n'y a pas de mesures d'atténuation qui sont prévues. Même si, par exemple, on peut passer d'un milieu où on a 30 la nuit ou 35 la nuit à 45, il n'y aura pas de mesures d'atténuation qui seront mises en place à ce moment-là. Donc, tout ce qui est en bas de 55 n'est pas atténué.

1760

Ce qui est au-dessus de 55, là ça dépend toujours de l'augmentation qu'on va atteindre. Et dans le document de la politique du ministère, il y a une grille qui a été élaborée et qui nous permet de juger, on fait une comparaison entre le niveau sonore existant et le niveau sonore projeté, et on peut comme ça avoir une idée, est-ce que c'est un impact qui est fort, moyen ou faible? Tout dépend de l'augmentation et du niveau qui est atteint. Et c'est ça, les impacts qui sont jugés moyens ou forts sont atténués forcément.

1765

1770

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Une dernière petite question. Est-ce que le ministère se propose de raffiner ses évaluations d'impact sonore?

1775

**Mme LYNE GAMACHE :**

1780 Oui. Notre procédure est en révision. Je crois que le délai, on s'est entendu pour réaliser la révision de la politique pour 2006. Il y a un comité qui est formé au sein du ministère et qui va aussi inclure éventuellement des gens du ministère de l'Environnement, du ministère des Affaires municipales pour justement réviser et peut-être avoir une espèce de consensus sur de quelle façon et quels sont les critères qui vont être utilisés. Mais ce n'est pas facile. Il n'y a pas de méthode qui existe au niveau international. Chaque pays souvent a ses propres critères qui sont souvent teintés des facteurs sociaux, culturels.

1785

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Exactement.

1790

**Mme LYNE GAMACHE :**

Alors, il faut raffiner et essayer de trouver une méthode qui va être juste et qui va aussi être applicable au niveau technique et financier aussi. Mais cette politique-là, oui, elle est en révision actuellement.

1795

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

En fait, une souplesse dans la prise en compte du milieu dans lequel on prend les mesures.

1800

**Mme LYNE GAMACHE :**

Oui.

1805

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1810

Alors, on a fait ce qu'on a pu avec ce qui existe.

**Mme MARIE-JOSÉE BOUTIN :**

1815

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1820 Ça va? Alors, je pense que la balle maintenant est dans le camp de votre  
Municipalité.

**Mme MARIE-JOSÉE BOUTIN :**

1825 Oui, d'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

Et de vous, les résidants.

1830 **Mme MARIE-JOSÉE BOUTIN :**

Je vous remercie. Au revoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

1835 Merci. Madame Josée Poissant, s'il vous plaît.

**Mme JOSÉE POISSANT :**

1840 Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

1845 Bonjour!

**Mme JOSÉE POISSANT :**

1850 J'aimerais savoir, est-ce que le ministère peut se prononcer de l'impact des  
réparations du pont Marchand sur les relevés sonores du mois d'octobre. Aux périodes de  
pointe, la 35 se transforme en stationnement de la sortie Pierre-Caisse à un peu après  
jusqu'au pont Marchand. Est-ce qu'on peut avoir un estimé de la réalité lorsqu'il n'y a pas de  
réparations sur le pont Marchand?

**LA PRÉSIDENTE :**

1855 D'accord. Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

1860 Oui. Je vais demander à madame Gamache qui a justement réalisé les études si elle a pris en compte le fait que le pont Marchand est effectivement en réparation cet été et l'été prochain. Est-ce que ça a des impacts sur le résultat qu'elle a obtenu. Madame Gamache.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1865 C'est difficile de juger quel est l'impact réel. C'est sûr que lorsqu'on a un chantier, la vitesse dans ce cas-ci, elle est réduite et les périodes de congestion ont pu être étendues.

1870 L'échantillonnage sonore qui a été fait en octobre, il faut comprendre à quoi il sert. Il sert tout d'abord à déterminer si la plainte était justifiée, c'est-à-dire si le niveau sonore de 65 était atteint ou dépassé. C'est le cas. De toute façon, ça l'était en 85 lorsque la première étude a été produite.

1875 Il y a deux relevés de 24 heures qui ont été réalisés et les niveaux sonores en moyenne sur 24 heures sont de 66 et 67 décibels. C'est possible que sans les travaux, on aurait atteint un niveau un peu plus élevé, mais là, on parle de 1 ou 2 décibels, on ne parle pas de 10 décibels de plus. Et je ne pouvais pas, moi, attendre que le chantier se termine, parce qu'on m'a dit qu'il se terminait cette année à la mi-décembre et, l'hiver, on ne fait pas de relevé sonore et, l'an prochain, il se poursuit. Alors si je ne faisais pas les relevés à l'automne, ça veut dire que je les aurais faits en 2007, ce qui était un petit peu tard.

1880 Mais les relevés, donc ils servent d'abord à justifier la plainte, mais ensuite ils ne servent pas à déterminer, à faire une carte sonore du secteur. Ce n'est pas comme ça qu'on fonctionne. En fait, un relevé sonore, ce n'est qu'un instantané, c'est comme une photographie qu'on prend à un moment précis. Mais pour déterminer ou faire une carte de l'environnement sonore du secteur, on se sert d'un outil, d'un logiciel qui, à partir des cartes du secteur, des plans précis, des débits moyens observés dans une journée et de la vitesse également, ça nous permet, ce logiciel-là, d'avoir une carte de bruit.

1890 Les relevés sonores qu'on a effectués l'ont été simultanément à certains comptages de véhicules. Et ces relevés-là et ces comptages, on les rentre, on les utilise avec le logiciel pour voir si nous avons bien pris en compte les facteurs de terrain, si notre modèle est juste finalement. On s'en sert pour calibrer le modèle. Et donc, c'est avec ce logiciel-là qu'on peut produire une carte sonore. Parce que lorsqu'on fait une étude sonore, pour trouver des solutions, pour déterminer quelle est l'efficacité d'un écran antibruit, tout ce qu'on a dans le fond à comparer, c'est une situation sans et avec l'écran, donc on peut comparer une situation qui est moyenne. Donc, c'est pour ça qu'on fait une carte de bruit avant et après en présence d'un écran.

1900 Donc, les relevés, oui, ils ont pu être affectés par la présence du chantier mais, pour moi, ce n'est pas important parce que de toute façon, la plainte, elle est justifiée et ils ne

servent qu'à calibrer mon modèle.

**LA PRÉSIDENTE :**

1905           Ça vous rassure?

**Mme JOSÉE POISSANT :**

1910           Oui. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1915           Merci. On va prendre une pause de dix minutes et on revient avec les questions aussi concernant l'échangeur de Saint-Alexandre. Avant de prendre la pause, j'aimerais savoir parmi les personnes inscrites, est-ce que vous avez des questions concernant cet échangeur Saint-Alexandre? Je vais les nommer et vous me direz oui ou non. Il y a monsieur Jean Grégoire. Madame Annie Tessier. Monsieur Richard Dumouchel. Monsieur Claude Benoît. Et madame Chantal d'Auteuil. D'accord. Alors, on revient dans dix minutes.

1920           **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1925           Monsieur Jean Grégoire, s'il vous plaît.  
La Municipalité de Saint-Alexandre aussi va être interpellée.  
Alors, on vous écoute, monsieur Grégoire.

1930           **M. JEAN GRÉGOIRE :**

1935           Bonjour, madame la présidente, messieurs! On nous a parlé qu'il y avait trois tracés possibles, potentiels. J'aimerais savoir s'il y en a un qui est définitif plus que les autres avant de débattre, parce que si je débats sur un tracé qui n'est pas retenu, ça ne me donne rien de débattre. Moi, si on me parle de la nouvelle 227 avec l'échangeur qui serait situé sur mes terrains, je veux bien en discuter, mais j'aimerais savoir c'est lequel on peut discuter.

**LA PRÉSIDENTE :**

1940           Monsieur Caron, est-ce que toutes les options sont ouvertes encore?



**M. BERNARD CARON :**

1945 Madame la présidente, je comprends quand monsieur Grégoire parle de tracé, dans ce cas-ci on parle d'échangeur. Donc, est-ce bien exact, monsieur Grégoire?

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

1950 Oui.

**M. BERNARD CARON :**

1955 Donc, on parle d'échangeur. Je vais demander à monsieur Jean Hardy de venir parler un peu plus au sujet des échangeurs. Mais, auparavant, j'aimerais peut-être camper la situation des échangeurs de Saint-Alexandre. On en a parlé brièvement hier et j'ai amené un document ce matin, comme vous le savez, il y a eu des consultations qui se sont faites. Dans  
1960 le cas de Saint-Alexandre, nous avons rencontré les représentants municipaux et on a discuté des différentes possibilités, et la Municipalité de Saint-Alexandre nous a transmis une résolution dans laquelle elle nous indiquait son choix quant à l'échangeur. On avait trois possibilités d'échangeurs : un premier qui arrivait sur la rue de la Station; un second que nous avons tassé vers le nord et qui passe effectivement sur les terres de monsieur Grégoire; et un troisième qui est au niveau du rang des Dussault.

1965 Donc, c'est le premier échangeur qui avait été prévu à l'étude originale. Il y en a un second qu'on va vous montrer tout à l'heure, voilà, c'est le second échangeur qui a été choisi et qui fait l'objet du tracé recommandé. Donc, c'est l'échangeur que le ministère recommande et qui a été entériné aussi par la Municipalité de Saint-Alexandre dans une résolution qui nous a été transmise, qui a été faite le 6 juin 2005 par la Municipalité. Et dans nos études, on avait un troisième échangeur qui lui était au niveau du rang des Dussault, donc ici à cet endroit.

1970 C'est les trois échangeurs que l'on a analysés et, comme je vous dis, il y a un choix qui a été fait. C'est un choix fonctionnel, donc c'est un choix technique, mais c'était aussi un choix du milieu donc qui avait été soutenu par une résolution de la Municipalité et c'est la raison pour laquelle donc, tant du niveau technique que du niveau du milieu, c'est la raison  
1975 pour laquelle on avait retenu ce tracé-là ou cet échangeur-là ou l'emplacement de cet échangeur-là.

1980 Maintenant, au niveau technique et au niveau des avantages et des inconvénients de chacun, je vais demander à Jean Hardy d'aller un peu plus loin. Mais à votre question : est-ce qu'il y a ouverture à d'autres possibilités? Je pense qu'on se présente devant cette commission justement pour essayer de trouver le meilleur projet. Donc c'est avec, je vous l'ai dit hier, avec beaucoup d'ouverture que je me présente ici. Donc, il n'y a rien de campé et nous sommes ouverts aux commentaires.

1985                   Donc, je demanderais à monsieur Hardy de procéder à sa présentation, donc les avantages, les inconvénients et pourquoi on a placé les échangeurs à ces endroits-là.

**M. JEAN HARDY :**

1990                   Madame la présidente, je vous ferais juste encore une brève présentation de notre démarche au niveau du choix de l'échangeur pour Saint-Alexandre. Donc, le premier échangeur qu'on a considéré, c'est l'échangeur qui avait été envisagé par le ministère des Transports dans les années 74-75. Donc, l'échangeur est centré sur la montée de la Station et ce qui était prévu ici au niveau de la 227 existante, c'est strictement un viaduc agricole. Donc, c'est un viaduc où le passage des véhicules est contrôlé. On parle de machineries agricoles uniquement. Donc, l'échangeur est centré sur la montée de la Station.

2000                   Toutefois, cet échangeur-là nous présentait certains avantages mais également des désavantages. Donc, au niveau des avantages, il n'y avait pas d'acquisition requise puisqu'on avait tout le terrain déjà acquis. Il y avait également une conduite de Gaz Métropolitain qui a été localisée du côté ouest – je vais la montrer après – en fonction de cet échangeur.

2005                   Par contre, au niveau des désavantages, cet échangeur-là est en courbe. Lorsqu'on a le choix d'implanter un échangeur, on choisit généralement un endroit où la visibilité est bonne, donc en ligne droite autant que possible. Dans le cas d'un échangeur en courbe, il faudrait fort probablement allonger les entrées et sorties pour permettre aux gens donc un peu plus de marge de manœuvre compte tenu des distances de visibilité qui sont généralement plus réduites en courbe.

2010                   Il y avait également la circulation de transit qui serait augmentée sur la montée de la Station, puisque les gens qui arrivent de la 227 devraient bifurquer vers la montée de la Station et on parle à ce moment-là, et c'est mon point suivant, de camionnage. Et sauf erreur, présentement la montée de la Station, la Municipalité pourrait nous rassurer là-dessus, mais elle est interdite au camionnage, je crois.

2015                   **LA PRÉSIDENTE :**

                          On va vérifier. Madame Maryse Boucher?

2020                   **Mme MARYSE BOUCHER :**

                          Oui, c'est interdit à la circulation des camions lourds.

**M. JEAN HARDY :**

2025

Donc, si on revient à l'acétate précédente, les camions qui arrivent de la 227 ou de la montée de la Grande Ligne qui voudraient aller vers la 35 doivent obligatoirement passer par la montée de la Station et devant le secteur résidentiel.

2030

Ensuite, au niveau des désavantages, il y avait toute la question qu'on considérait importante donc de régler la sécurité au niveau de l'intersection de la route 227 avec la Grande Ligne. Un autre argument en défaveur de cet échangeur-là, c'est que la Municipalité, lors de nos rencontres avec la Municipalité, n'était pas favorable à cet échangeur.

2035

Je parlais tantôt de la conduite de Gaz Métropolitain. On voit ici la 227 existante. Donc, la conduite de Gaz Métropolitain longe le tracé de l'autoroute projeté, traverse la 227, revient rejoindre donc le tracé projeté de la 35 et s'en va vers le sud. Ce qu'on voit à l'écran, c'est l'échangeur qu'on recommande. C'est sûr que dans ce cas-là, la conduite de gaz serait à déplacer sur une distance d'environ 200 mètres. Mais cette conduite a été réellement

2040

implantée en fonction du premier échangeur dont je viens de vous parler.

2045

Un autre scénario qui a été considéré, c'est de faire l'échangeur sur la route 227 existante. Donc, vous avez la 227 qui arrive de Marieville, qui arrive de l'est à la montée de la Grande Ligne et qui bifurque, qui utilise la Grande Ligne sur à peu près 1 kilomètre et qui revient sur la 227. En passant, cette route 227 là est en ligne droite, si on veut, vers l'est sur à peu près 40 kilomètres et, par après, elle est en ligne droite vers la baie Missisquoi sur à peu près un autre 20 kilomètres. Donc, le seul endroit où la 227 n'est pas en alignement droit, si on veut, c'est sur cette section-là. Donc, la section où on parlait justement où on avait des accidents au niveau de l'intersection, on parlait de 33 accidents au cours des 5 dernières

2050

années.

2055

Dans ce concept donc, on centre l'échangeur sur la 227. Tous les mouvements avec l'autoroute 35 se font à cet endroit. Au niveau de la montée de la Station, on viendrait tout simplement débrancher la montée de la Station de part et d'autre de l'autoroute 35, il y aurait juste un lien avec les autres rues locales comme la rue Saint-Charles ou la montée Lacroix.

2060

Au niveau des avantages de cet échangeur, on a quand même un respect de la hiérarchie du réseau, c'est-à-dire que l'échangeur est centré sur la route 227, il n'y a pas d'augmentation de la circulation sur la montée de la Station, l'échangeur est en ligne droite et il y a une perte de boisé qui est limitée à la montée Lacroix. Ça, on avait ça dans le premier échangeur qu'on a regardé tantôt.

2065

Au niveau des désavantages, on ne règle pas notre problème de sécurité au niveau de l'intersection de la route 227 et de la Grande Ligne. La montée de la Station est moins bien desservie en ce sens que les gens qui veulent accéder à l'autoroute 35 devront obligatoirement revenir sur la montée de la Grande Ligne et aller prendre la 227 existante.

Donc, les gens ont quand même ce cheminement-là à faire.

2070 Il y a des terrains à acquérir. Le ministère ne possède pas les terrains. On parle d'une vingtaine d'hectares dans des terres agricoles, on pourra en parler tantôt au niveau de la qualité de ces terres-là, et il y a la conduite de Gaz Métropolitain à déplacer.

2075 Ce qui nous amène au troisième échangeur, donc le scénario recommandé, qui est centré sur la 227, mais une 277 qui n'existe pas aujourd'hui mais qui serait prolongée à partir de la 227 actuelle, donc une intersection en croix qui se fait dans une zone de 50 kilomètres/heure, qui serait facilement gérable, donc qui deviendrait sécuritaire. Donc, la 227 longe les champs ici, ceux de monsieur Grégoire. Donc, l'échangeur est centré sur la 227. La montée de la Station est raccordée à cet échangeur via cette voie de desserte à double sens. Donc, en termes de cheminement par rapport à l'échangeur précédent où on  
2080 avait tout ce cheminement-là à faire, c'est relativement court. La montée de la Station est débranchée du côté sud et vient se raccorder ici sur la 227 proposée.

2085 Au niveau des avantages, on règle notre problème de sécurité sur la route 227 avec la Grande Ligne, on respecte la hiérarchie du réseau, c'est-à-dire un échangeur d'autoroute centré sur une route numérotée, la 227, on a une bonne visibilité pour l'échangeur, on est en ligne droite, il n'y a pas d'augmentation de circulation sur la montée de la Station. La Municipalité est favorable à cet échangeur, on en parlait tantôt. C'est ça, la montée de la Station est bien desservie.

2090 Au niveau des impacts négatifs donc, il y a une acquisition de terrain qui est à faire. On parle d'un peu plus de 18 hectares et il y a la conduite de Gaz Métropolitain qui serait à relocaliser.

2095 Ça résume un peu au niveau des trois choix d'échangeur, donc les avantages et les désavantages pour chacun d'eux, et ce qui nous a amenés à favoriser celui-là au niveau de la proposition dans l'étude d'impact.

**M. BERNARD CARON :**

2100 Donc, madame la présidente, vous voyez qu'on suit un certain cheminement. On a fait les analyses, on a consulté le milieu et on en est arrivé à cette solution-là. Donc, je pense que ça met bien sur la table notre cheminement et le pourquoi des décisions qui ont été prises.

**LA PRÉSIDENTE :**

2105 Vous avez la parole.

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2110 Oui. Moi, quand on me parle d'un chemin en T qui est à peu près, comme je l'ai dit déjà hier, à peu près à 100 pieds de ma maison, je ne vois pas qu'on va avoir moins d'accidents. Parce qu'il en existait déjà ailleurs et on a fait des aménagements pour essayer de les empêcher.

2115 La Grande Ligne est une route à très forte circulation et quand on parle de vitesse, c'est quand même une route qui est droite et les gens qui y circulent à l'heure actuelle circulent quand même à des vitesses appréciables.

2120 Moi, je pense personnellement que d'utiliser une terre pour construire une nouvelle route et un échangeur, quand on a déjà des routes existantes... si je regarde la 227 dans l'état qu'elle est, on peut se poser des questions. Moi, je pense qu'au niveau de la 227, ce n'est pas parce qu'on va aménager deux tournants sur cette route-là que, de toute façon, quand on va avoir traversé l'autoroute, il va falloir les faire ces tournants-là, donc on va les aménager de l'autre côté au lieu de les aménager avant de traverser l'autoroute, moi, je  
2125 pense qu'on dépense de l'argent pour rien.

À l'heure actuelle, le tracé de la 227 fonctionne. Comme je le dis, il y a peut-être des aménagements au niveau des courbes. Mais encore ce matin, on a passé avec un pylône d'éolienne qui, parce qu'elle ne peut pas passer sur le pont Marchand, passe par la 227 et se  
2130 rend à Saint-Sébastien pour prendre la 133, et ces gens-là, depuis un bout de temps, j'en vois passer une par semaine, par exemple. Donc, je pense qu'il y a moyen d'aménager cette route-là à peu de frais pour être capable d'avoir une route adéquate.

2135 Quand on me parle de la montée Lacroix, est-ce que les gens de la montée Lacroix qui vont, ou du village, qui vont prendre leur auto, qui vont faire 10 arpents au lieu d'en faire 20, c'est la différence de distance qu'il y a à peu près entre les deux tracés, est-ce que ces gens-là vont être brimés? Je pense que non.

**LA PRÉSIDENTE :**

2140 D'accord.

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2145 Au niveau de l'échangeur, madame...

**LA PRÉSIDENTE :**

2150 Oui?

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

... l'échangeur sur la 227 existante se fait strictement dans un endroit où il y a aucune habitation.

2155

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on peut le revoir l'échangeur sur la 227 existante?

2160

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

Il y a aucune habitation sur ce tronçon de la 227. Donc, on dit qu'on a besoin de terres agricoles, des terres agricoles dans un sens ou dans l'autre. C'est un choix que les gens font de prendre des terres agricoles d'un côté ou de l'autre. Mais, moi, je pense que dépenser de l'argent pour allonger de 1 ½ kilomètre la 227 quand on a déjà une route existante où il y a des aménagements mineurs à faire pour être capable de circuler plus sécuritairement, moi, je pense qu'on devrait réfléchir à ça.

2165

**LA PRÉSIDENTE :**

2170

D'accord. Alors vous allez sûrement revenir. Là, on est en période de questions. Justement, mais quel est le but qu'on cherche au niveau de la Municipalité de Saint-Alexandre, par exemple? Est-ce qu'un aménagement plutôt que l'autre va justement favoriser l'étalement urbain de façon à ce que Saint-Alexandre devienne une terre d'accueil pour des résidences, des habitations? Parce que justement, là, on a la rue de la Station où là on ne peut pas passer avec ces camions, c'est bien ça?

2175

**M. BERNARD CARON :**

2180

Actuellement, elle est interdite aux camions.

**LA PRÉSIDENTE :**

2185

Actuellement interdite aux camions. Et ces gens-là n'avaient pas accès à la route 35 de toute façon, elle n'existe pas. Ça fait que ça ne leur cause pas un impact par rapport à une augmentation d'un temps de parcours par rapport à une situation qui n'existait pas. Ils prenaient le...

**M. BERNARD CARON :**

2190

Au moment où on se parle, vous avez raison, c'est évident.

**LA PRÉSIDENTE :**

2195            Au moment où on se parle. Donc, ils prenaient le chemin de la Grande Ligne.

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2200            De la Grande Ligne.

**LA PRÉSIDENTE :**

2205            De la Grande Ligne. Là, l'option qui est amenée, une des considérations qui est mise sur la table, en tout cas, c'est de faire un parcours qui serait plus court pour ces gens-là pour aller prendre l'autoroute 35, si j'ai compris?

**M. BERNARD CARON :**

2210            Là, on parle de l'échangeur recommandé?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2215            **M. BERNARD CARON :**

2220            Oui. Généralement, un échangeur, c'est pour desservir une population. Donc, ce que l'on fait, c'est que l'on met l'échangeur le plus près possible de cette population-là. Donc, c'est une des raisons pour laquelle l'échangeur avait été localisé un petit peu à côté de la rue de la Station. Donc, il est en parallèle.

2225            Un deuxième point. Dans ce concept-là, dans notre choix, c'est que la route 227, la nouvelle route 227, on voulait la mettre sans accès sauf pour accéder à des terres agricoles. Donc, on empêchait justement, en mettant des non-accès, qu'il y ait un développement résidentiel le long de la route 227. Ce qui a fait en sorte que plutôt que de passer par la rue de la Station, on s'est tassé. La rue de la Station, la Municipalité ne voulait pas avoir un accroissement de la circulation parce que c'est une route qui est résidentielle. Donc, c'était dans notre objectif, c'était de mettre des non-accès de façon à ne pas avoir ce que vous appelez de l'étalement urbain.

2230

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et puis l'option 227 existante, réexpliquez-nous ce serait quoi le problème.

2235 **M. BERNARD CARON :**

Bien, tel que monsieur Hardy l'a dit tout à l'heure, la route 227 de Saint-Alexandre jusqu'à Mont Saint-Grégoire et Marieville est en ligne droite. Et elle l'est à partir d'ici. C'est la même chose jusqu'à Venise-en-Québec. Donc, la seule vraie discontinuité qu'on a dans cette route-là, c'est la partie que l'on a ici à Saint-Alexandre.

2240 Notre objectif, en faisant notre projet de l'autoroute 35, c'est aussi d'améliorer le réseau régional du même coup. Donc, on a dit, bon, on va ramener la route 227 rectiligne le plus possible. D'autant plus, comme on le disait hier et comme on le disait tout à l'heure  
2245 aussi, que l'on a des accidents dans cette portion-là du chemin de la Grande Ligne, d'une part à cause de la vitesse, d'autre part à cause des virages à gauche qu'on retrouve à cet endroit-là.

2250 Comme on disait hier, il y a toujours moyen d'aménager mais il reste toujours qu'il y a un potentiel de danger ou une discontinuité à cet endroit-là. Donc, en faisant l'autoroute 35, notre but était justement de ramener la 227 un peu plus rectiligne de façon à en assurer la sécurité et, par le fait même, un meilleur usage pour la population.

2255 Donc, une chose que Jean Hardy n'avait pas dite non plus, c'est que le chemin des Dussault, dans le tracé recommandé par la Municipalité, dans le rang des Dussault, ici, on avait prévu au niveau de l'autoroute 35 que ce rang des Dussault là serait remis pour un chemin strictement agricole et on avait prévu, étant donné les échanges possibles, avoir un viaduc agricole qui pourrait permettre à ce moment-là le passage de part et d'autre des agriculteurs de part et d'autre. Et on sait qu'on a quatre agriculteurs qui sont touchés par cette  
2260 contrainte-là qu'il peut y avoir ici à ce niveau-là.

2265 Donc, on voyait quand même au niveau de l'agriculture que ce chemin-là pourrait rester à des fins strictement agricoles. Et je sais que la Municipalité, étant donné que ce chemin-là aurait été remis à la Municipalité, la Municipalité regardait certaines options pour ce chemin-là. Mais on avait proposé d'avoir un viaduc agricole, donc à utilisation restreinte, de façon à pouvoir permettre le passage de part et d'autre de l'autoroute par des véhicules agricoles.

2270 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2275 Moi, madame, je pense qu'à l'heure actuelle, il y a des routes existantes. La 227, elle va être détournée, mais il y a des maisons plus loin, plus loin que le viaduc qu'on veut faire agricole, qui vont être desservies par une route. Donc, la route ne sera pas fermée. Je



2280 ne pense pas qu'on aille fermer la route parce qu'il y a des résidants qui sont tout près de la ligne, le pipeline pour le gaz. Donc, la route ne sera pas bloquée de ce côté-là. Les gens qui vont traverser avec des batteuses, qui vont venir du rang des Dussault, de la 227, qui vont venir battre du grain chez des cultivateurs sur la Grande Ligne, ils vont passer là. Ils vont passer sur ce viaduc-là. Ils ne passeront pas par le nouveau tracé, je suis à peu près convaincu de ça aussi.

2285           Donc, là, on nous dit : «On va faire deux viaducs». On va faire un viaduc agricole, entre guillemets qu'on dit «agricole», et on va faire un autre viaduc pour du plus grand transport. Donc, moi, c'est un peu ça que je me dis pourquoi on ne fait pas un viaduc tout court sur la 227 pour le transport, O.K., on sauve du terrain, on n'est pas obligé de faire un échangeur de cette ampleur. Quand je vais sur la 20, que je regarde quand j'arrive devant  
2290 Saint-Liboire, Upton, ces choses-là, les échangeurs qu'il y a là n'ont pas une largeur comme celle-là. Dans le fond, ce qu'ils font, c'est qu'ils surélèvent l'autoroute, la route passe en dessous et, de chaque côté, il y a une route qui vient donner accès à l'autoroute pour descendre ou monter dessus.

2295           Donc, dans l'emprise existante, s'il y avait un genre d'échangeur comme ça, on peut pratiquement faire l'échangeur sans toucher à d'autres terres agricoles. On n'est pas obligé de faire un rond de 4-500 pieds pour être capable d'embarquer. Moi, quand je m'en vais dans ces coins-là, je regarde comment les routes sont faites. On descend de la 20, on passe tout près du viaduc, on tourne en dessous et on a un accès sur un côté. Si on passe tout droit, on  
2300 reprend l'autoroute. On n'est pas obligé de faire des grands détours pour avoir accès à la route 20. Et je pense que dans le milieu agricole, on devrait être capable de choisir ce genre de viaduc-là plutôt que de prendre des grands espaces dans l'agriculture.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2305           Est-ce que je résume bien si je dis que vous ne voulez pas d'échangeur mais bien un lien, simplement une traversée?

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2310           Non, ce n'est pas ça que je dis.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2315           Non?

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2320           Non, ce n'est pas ça que je dis. Ce que je dis, c'est que l'échangeur, s'il était situé sur la 227 originale au lieu de faire des grands détours comme on fait là, pourquoi est-ce

qu'on ne surélève pas l'autoroute, la 227 passe en dessous et, de chaque côté, on peut avoir des accès, comme ça existe sur la 20 et plusieurs autoroutes, même en Ontario, qui sont équipées de ce genre-là. Ce n'est pas non plus un endroit où il va y avoir beaucoup d'affluence au niveau de la circulation.

2325

Moi, ce qu'on m'a dit quand on a fait le tracé de l'autoroute, c'était pour le transport lourd. La 133 n'était plus capable de supporter le transport lourd qu'on avait à l'heure actuelle. Donc, transport lourd, c'est Saint-Jean – Montréal qui s'en allait à Burlington. Donc, moi, c'est un peu dans cette optique-là que je me dis qu'on pourrait peut-être faire les choses un peu plus simplement et plus économiquement qu'on le fait à l'heure actuelle, et dans un endroit où on ne nuira pas à personne.

2330

**LA PRÉSIDENTE :**

2335

On va demander à monsieur Caron s'il a un complément d'information.

**M. BERNARD CARON :**

2340

Peut-être pour aider monsieur Grégoire, on a vu, hier, je pense que ce que monsieur Grégoire a dit en paroles, c'est l'échangeur qu'on a montré hier avec des voies d'accès parallèles. Julie Morin va nous la mettre. À ce moment-là, ça va peut-être...

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2345

Bien, ce qui existe sur la 20, monsieur. Ce n'est pas différent.

**M. BERNARD CARON :**

2350

C'est une configuration d'échangeur qu'on vous a montrée hier. C'était une demande je ne me souviens pas de quel producteur agricole, c'est à peu près ce que monsieur Grégoire demandait, mais c'était une option qu'on avait regardée pour Saint-Sébastien, mais on ne l'a pas regardée pour Saint-Alexandre. Sauf que comme on vous l'expliquait hier, en ce qui nous concerne, un tel échangeur, pour nous, dans le cas de Saint-Sébastien, n'était pas le meilleur choix et, de plus, pour nous, dans un tel échangeur, ça nous demande deux ponts d'étagement.

2355

2360

Il faut, à ce moment-là... on comprend que la route 133 passe sous l'autoroute et dans le cas de monsieur Grégoire, ça ne serait pas la 133 mais bien la 227 qui passerait sous l'autoroute. Et une telle configuration nous amène à construire deux ponts d'étagement et, pour le ministère des Transports, c'est sûr qu'un pont d'étagement, si on regarde ça de façon récurrente, c'est une charge d'entretien qui est beaucoup plus importante, parce qu'entretenir une structure de béton, ça demande des efforts financiers beaucoup plus grands. Donc, en

2365 entretenir deux plutôt qu'en entretenir un, pour nous, au niveau du ministère, c'est une charge qu'il faut tenir compte.

2370 Le deuxième point, c'est qu'au niveau de la 227, dans la configuration proposée par monsieur Grégoire, on est dans une courbe. Et ce genre de configuration-là s'adapte très mal dans une courbe. À ce moment-là, il faudrait rendre un peu plus rectiligne la route 227 et je pense qu'on recule plutôt qu'on avance. Il est évident que ça demande à ce moment-là plus de terres agricoles.

2375 Donc, c'est la configuration que l'on a regardée pour cet échangeur-là, ce sont des bretelles et, comme je vous disais hier, à chaque fois qu'on fait ce genre d'échangeur-là, on essaie de minimiser les rayons de courbure, mais il faut mettre absolument ces rayons de courbure là pour assurer que les semi-remorques ou les camions lourds puissent tourner sans qu'il y ait de danger de renversement. Donc, la configuration des bretelles est faite de façon à rendre ce cheminement-là des camions quand même sécuritaire. Et on a l'expérience. On en a construit par le passé, c'est vrai, sauf qu'on retrouve cette problématique-là de renversement des camions.

2380 **LA PRÉSIDENTE :**

2385 D'accord. On va aller du côté de la Municipalité de Saint-Alexandre, madame Boucher. Alors, vous avez passé une résolution. Est-ce qu'il y avait beaucoup de gens qui ont été consultés lorsque vous avez discuté de ces aspects-là?

**Mme MARYSE BOUCHER :**

2390 Disons que c'est plutôt une rencontre avec le ministère des Transports, qui nous ont expliqué les différents points comme mentionné aujourd'hui et, suite à ça, une résolution a été adoptée en espérant choisir le bon tracé. C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2395 D'accord. Alors, est-ce que vous êtes ouverts si votre population, vos gens souhaitent une autre option, est-ce que vous êtes ouverts à proposer autre chose, à bouger sur votre...

2400 **Mme MARYSE BOUCHER :**

Bien, disons j'en prends note et je vais apporter ces mentions-là au conseil municipal qui prendront les décisions appropriées.

2405 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, est-ce que vous avez une rencontre d'ici un mois?

**Mme MARYSE BOUCHER :**

Oui. Le 6 décembre, le premier lundi.

2410

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez une prochaine...

2415

**Mme MARYSE BOUCHER :**

Une séance du conseil le 6 décembre, sous toutes réserves. Le premier lundi du mois.

2420

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça serait peut-être utile d'aviser les gens, parce que là ça va concerner tout le monde, d'en parler exactement des trois options et même des solutions qui pourraient venir des gens de chez vous pour voir qu'est-ce que vous proposez. Parce que, dans le fond, il faudrait que les gens soient solidaires avec la proposition.

2425

**M. BERNARD CARON :**

Nous, vous comprenez que le contact que l'on a avec la population d'une municipalité, sauf peut-être au niveau d'audiences, c'est le conseil municipal. Donc, on imagine quand le conseil municipal nous donne un avis via une résolution, ça représente la volonté de la population.

2430

Par ailleurs, s'il y a une consultation, les documents que l'on a, on peut les rendre disponibles au niveau de la municipalité, quoiqu'ils sont disponibles aussi sur votre site, il n'y a pas de problème pour ça.

2435

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

Moi, madame, je suis venu parce que quand j'ai appris qu'il y avait eu un changement de tracé, comme contribuable, on ne m'a jamais consulté là-dessus. On ne m'a même jamais présenté des options potentielles. J'ai été consulté une fois que, bon, c'était décidé, que la Municipalité appuyait le nouveau projet. Mais étant donné qu'ils passent sur ma ferme, il me semble qu'ils auraient pu me consulter avant.

2440

2445

Donc, dans ce cadre-là, moi, je ne suis pas d'accord à ce qu'on fasse ça sur ma ferme. Je pense que ma terre agricole vaut bien celle de mes voisins. Et je reviens encore là-dessus, il y a une route qui existe, qui est la 227, qui ne demande qu'à être aménagée convenablement et je crois que le projet pourrait très bien se faire sur la route existante.

2450            Quand on me parle de tracé parallèle, quand je regarde l'autoroute, elle est bien  
droite l'autoroute où ce qu'elle est là. C'est vrai que le ministère va peut-être être obligé de  
faire deux ponts, mais de toute façon, les deux échangeurs qu'il va faire, il va être obligé d'en  
2455            faire deux aussi. Et dans ce cas-là, je ne vois pas pourquoi qu'on ne ferait pas deux ponts au-  
dessus de la 227 pour faire passer l'autoroute 35 et réduire l'impact agricole en plus avec des  
sorties latérales, plutôt que de faire deux viaducs.

**LA PRÉSIDENTE :**

2460            Alors, ça serait très, très important que les gens de chez vous, que vous en reparliez  
avec vos citoyens, quitte à faire une réunion d'information spéciale sur cette question-là. Je  
pense que ça serait important. Sinon, si ça n'a pas lieu, il faudrait que les gens viennent en  
audience publique en deuxième partie venir nous dire qu'est-ce qu'ils souhaitent avoir comme  
aménagement chez eux.

2465            Alors, ce n'est pas compliqué. Vous appelez au secrétariat de la commission, vous  
demandez tout simplement de venir exposer votre proposition en deuxième partie. Vous  
n'avez pas de mémoire à faire. Vous avez juste à réserver dix minutes. Vous et tous ceux qui  
voudront venir exposer une proposition. Vous avez deux options. Les deux options sont  
2470            ouvertes. D'accord? Ce qui est important, c'est qu'après l'audience publique, on donne  
l'heure juste au gouvernement. Donc, on veut savoir qu'est-ce que les gens souhaitent pour  
leur milieu. Ça va?

**M. JEAN GRÉGOIRE :**

2475            Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2480            Merci.

**M. BERNARD CARON :**

Est-ce que je peux juste ajouter un commentaire?

2485            **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. BERNARD CARON :**

2490            Ce que j'entends de monsieur Grégoire, il ne veut pas que la route passe sur sa terre.  
Mais il faut penser aussi qu'au niveau de la 227, ce sera une autre personne qui va faire

l'objet d'une expropriation. Donc, c'est une personne ou une autre...

2495 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, mais...

2500 **M. BERNARD CARON :**

... mais ça sera ces personnes-là, à ce moment-là, qui pourront venir s'exprimer en temps et lieu.

2505 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Ce qui est important, c'est que ce soit ouvert, qu'on ait l'heure juste pour tout le monde, que tout le monde soit informé, puis à ce moment-là on pourra dire : «C'est correct. Les gens se sont exprimés, puis c'est ça la proposition qui vient des citoyens.» Maintenant, le gouvernement décidera. Mais on dira : «Voici. Il y a des avantages, 2510 inconconvénients. Il n'y a pas de solution miracle». Mais au moins s'assurer que les gens aient vraiment eu l'information pour ne pas se réveiller un matin en disant : «Voilà. Ça passe là. On déménage une route, puis on n'en a pas entendu parler.» C'est juste ça, la base de démocratie tout simplement. D'accord?

2515 On va entendre madame Annie Tessier.

**Mme ANNIE TESSIER :**

Bonjour, madame la présidente! Moi, ma question s'adresse toujours concernant 2520 l'échangeur Saint-Alexandre. Moi, j'aurais voulu qu'on me dise quel sera l'impact de l'autoroute 35 sur le transport sur la Grande Ligne, d'un point de vue de circulation. Si le fait que l'autoroute 35 va être construite, s'il va y avoir une diminution de la circulation sur la Grande Ligne. Quel va être l'impact de la circulation sur la 227 Sud, qui s'en va vers le sud et sur la 227 qui s'en va vers le nord. Puis aussi, toujours dans l'optique de dire que l'échangeur 2525 pourrait être sur la 227 actuelle et que les problèmes de circulation qui sont mentionnés par le ministère des Transports au croisement de la 227 et de la Grande Ligne, s'ils ne pourraient pas être réglés vu que s'il y a une diminution du transport sur la Grande Ligne, si ce problème-là qui est actuel ne pourrait pas être comme plus là. C'était ma question.

2530 **M. BERNARD CARON :**

Je vais essayer de reprendre la question mais de la séparer.

2535 **Mme ANNIE TESSIER :**

C'est une question en vingt-cinq sous-questions.

**M. BERNARD CARON :**

2540 Tout pour faciliter! Je vais reformuler la question avec cette carte-là. Si je comprends bien votre question, vous voulez savoir, avec l'autoroute 35, quelle est la diminution de la circulation sur le chemin de la Grande Ligne...

**Mme ANNIE TESSIER :**

2545 Oui.

**M. BERNARD CARON :**

2550 ... après l'ouverture. Et quelle sera la diminution ou l'augmentation de la circulation sur cette portion de la 227 et sur cette portion de la 227.

**Mme ANNIE TESSIER :**

2555 Oui.

**M. BERNARD CARON :**

Donc, il y a trois questions.

2560 **Mme ANNIE TESSIER :**

Oui. Mais il y en a peut-être d'autres qui vont venir en écoutant les réponses.

**M. BERNARD CARON :**

2565 On va commencer par ces trois-là. Je vais demander à monsieur Éric Peissel qu'il vienne – on a une carte des débits – qu'il vienne nous l'expliquer tout simplement.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2570 Cette carte démontre l'effet sur les débits avec la construction de la bretelle. En fin de compte, ça, c'est les débits en 2011. L'année d'ouverture est 2021. Et on voit en fin de compte que le débit sur Grande Ligne est de 2 100 et aujourd'hui on est presque le double de ce chiffre, parce qu'en fin de compte, qu'est-ce qui arrive, l'autoroute 35 est parallèle à chemin de la Grande Ligne et plus rapide tant que c'est une autoroute. Pour suivre le chemin de la Grande Ligne, la majorité des gens, pour faire le trajet, auraient besoin de sortir dans le secteur d'Iberville, prendre deux feux de circulation et embarquer sur Grande Ligne. Alors, c'est beaucoup plus intéressant de rester sur l'autoroute.

2575

2580 Alors, on voit qu'il va y avoir une diminution sur Grande Ligne avec cette option d'échange-là et, effectivement, ça va aussi aider sur la sécurité.

2585 Les chiffres qu'on voit sur la 227 au nord qui est située ici, ça, ça va être inchangé avec la construction de l'autoroute 35, parce que les gens qui veulent prendre le cheminement de la 227, ils vont descendre quand même ici. Maintenant, au lieu de faire ça, ils vont descendre direct à l'échangeur. Mais au nord l'effet sera minime à nul, au nord.

2590 Au sud, par contre, qu'est-ce qui arrive ici, on va avoir une diminution. En fin de compte, les chiffres qu'on voit là sont plus bas en 2011 que les débits d'aujourd'hui parce que, encore une fois, l'autoroute ici, on voit la courbe, ça tourne en direction sud et c'est en parallèle avec la 227. Encore une fois, c'est un lien plus rapide que la 227 existante. Alors, il y aurait une diminution des débits sur la 227 au sud avec la construction de l'autoroute.

**M. BERNARD CARON :**

2595 J'aimerais peut-être savoir, les débits actuels sur la 227. Si on veut comparer le futur, il faudrait avoir l'actuel. Disons qu'un premier élément de réponse, la 227 au nord, il n'y a pas de changement de circulation.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2600 Voici. On voit une carte qui montre les débits aujourd'hui en 2000. En rouge, c'est les conditions actuelles. On a 4 200 juste avant la 227. Et voici l'échangeur, juste le point rouge avec le pointillé ici, alors on voit qu'il y a 4 200 aujourd'hui sur le chemin de la Grande Ligne et vous voyez, en 2011, c'était environ la moitié. Alors, en fin de compte, si l'autoroute était ouverte en 2000, on voyait que c'était une diminution très importante de 4 200 à 1 600 à partir du chemin de Grande Ligne. Alors, il y a des résidences et des fermes, alors ça amènerait plus de sécurité à ce niveau-là. Présentement, en fin de compte, on ne voit pas les chiffres sur la 227 mais en haut, ici, c'est 770 véhicules par jour, et en bas ici, c'est 740 débits par jour qu'on trouve sur la 227.

2610

**M. BERNARD CARON :**

2615 Peut-être qu'il serait intéressant de ramener l'autre carte pour voir sur le tronçon de la 227 que l'on préconise, quel serait le débit de circulation.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2620 Comme j'ai dit, au nord, aujourd'hui, on parle de 770 véhicules par jour qui empruntent la 227. En 2011, c'est prévu d'être environ 1 000, qui est le chiffre qu'on voit ici. L'effet de l'autoroute 35 au nord du chemin de la Grande Ligne serait pas mal nul. Cependant au sud, comme j'ai dit déjà aujourd'hui, on est à 740 et on va descendre à 670 en 2011,



parce que la 227, n'oublie pas, ça fait ça maintenant, parce qu'ici ça va être un chemin agricole plutôt et de desserte aussi les deux résidences qui sont au nord. Donc, les débits ici vont être minimaux. Avec ça, on voit en fin de compte que les débits vont être diminués par rapport à aujourd'hui en 2011, alors ça aurait un effet notable sur la 227 au sud.

2625

**M. BERNARD CARON :**

Sauf, Éric, la circulation que l'on aura sur la route 227, le nouveau tronçon de la route 227 va être quand même relativement important.

2630

**M. ÉRIC PEISSEL :**

Oui, ça va être beaucoup plus important sur le nouveau tronçon de la 227 qui n'existe pas aujourd'hui parce que, ça, ça va être le chemin principal pour accéder le centre-ville ou le centre de l'agglomération de Saint-Alexandre. Les véhicules vont monter ça pour prendre ça. Alors, en fin de compte, ça, c'est un changement d'itinéraire d'autos qui devraient être... non, pas devraient être, qui sont aujourd'hui sur le chemin de la Grande Ligne, eux autres, pour accéder le centre de l'agglomération, dans le proposé du ministère si l'autoroute est construite, ils prendront la nouvelle 227 pour accéder le centre du village.

2635

2640

Alors, ici, on aurait beaucoup plus de véhicules sur la 227 ici que comparativement à aujourd'hui sur la 227 là, parce que ça c'est le transfert des gens qui sont aujourd'hui sur le chemin de la Grande Ligne.

2645

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce qu'on est capable de vérifier la catégorie de véhicules?

2650

**M. ÉRIC PEISSEL :**

Oui. En fin de compte, en grande partie, ces véhicules-là sont des automobiles. Avec les enquêtes encore une fois qu'on a faites origine-destination, on a seulement enquêté environ 200 camions à notre poste à Saint-Armand qui étaient destinés vers Saint-Alexandre. C'est certain que ce n'est pas tout mais ça serait dans cet ordre-là, quelques centaines de camions qui seraient dans ce mixte de véhicules, et ces véhicules lourds, on les trouve présentement sur le chemin de la Grande Ligne.

2655

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Là, vous parlez de la 227? Ça explique l'augmentation, c'est les camions qui vont être sur la 227?

2660

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2665

Non.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2670

Ou c'est du trafic local?

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2675

C'est du trafic local et les camions, majoritairement, c'est des camionnages de livraison ou de fins locales parce que ce n'est pas un secteur vraiment qui est dans un lien de transit sauf vers Stanbridge Station qui est très proche.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2680

La proportion, c'est combien à peu près?

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2685

La proportion sur le chemin de la Grande Ligne, on n'a pas ça, mais comme on a dit, à notre poste d'enquête sur la 133 qui contient tous les camions qui vont vers les États-Unis, on est autour de 8 %. Alors, sur le chemin de la Grande Ligne, ça serait nettement moins gros que ça parce que la majorité des camions, beaucoup des camions enquêtés, on les trouve qui vont vers les États-Unis. Alors, on parle d'un pourcentage qui serait assez faible.

2690

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Mais sur la 227, puisqu'il y a une augmentation, c'est une augmentation autant de véhicules lourds que d'automobiles?

2695

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2700

Comme j'ai dit, le pourcentage de véhicules lourds serait, selon moi, il n'y a pas d'étude qui a été faite précise sur le pourcentage, mais ce serait beaucoup faible que 8 % de ces véhicules qui seraient des véhicules lourds, mais c'est des véhicules qu'on trouve aujourd'hui à Saint-Alexandre sur le chemin de la Grande Ligne. Alors, ce n'est pas des nouveaux camions qui vont entrer dans le village.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2705

C'est ça que je veux savoir.

**M. BERNARD CARON :**

2710

Peut-être un point à rajouter. Comme je vous disais tout à l'heure, le nouveau tronçon de la 227 va supporter beaucoup plus de circulation mais, par contre, on prévoyait le mettre en non-accès sauf pour des accès pour des raisons agricoles. Donc, le niveau de sécurité, même s'il y a une augmentation, le niveau de sécurité devrait être excellent.

**LA PRÉSIDENTE :**

2715

D'accord. Maintenant, pour ce qui concerne les aménagements qui pourraient être mis en place pour réduire les accidents?

**Mme ANNIE TESSIER :**

2720

Si on conserve la 227 où elle est actuellement, est-ce que ça va être la même répartition du trafic? Puis si c'est la même répartition du trafic, y aurait-il moyen de faire des aménagements? Vu que, de toute façon, on note une diminution du trafic sur le chemin de la Grande Ligne, s'il n'y aurait pas moyen de mettre des aménagements pour continuer à mettre la 227 où elle est là avec un échangeur pour la 227.

2725

**LA PRÉSIDENTE :**

2730

Ou en tout cas des mesures pour faciliter le tournage à gauche, par exemple, quelque chose comme ça.

**M. BERNARD CARON :**

2735

Oui. Au niveau des chiffres, on n'a pas fait la simulation, sauf que comme je le disais hier, effectivement à l'intersection de – on ne le voit pas – mais à l'intersection de la 227 et du chemin de la Grande Ligne, il est évident que techniquement il y a possibilité de faire des aménagements, par exemple, avec des voies de virage à gauche. Par contre, on sait que ce genre d'aménagement là demande plus de terrain. Il y aurait certainement une partie d'expropriation à faire mais ça serait quand même relativement restreint.

2740

Je vais poser une question à Jean Hardy. Ce que je demandais à Jean Hardy, est-ce qu'il y aurait des dessins d'aménagement possible à l'intersection du chemin de la Grande Ligne et de la 227, de façon à minimiser les impacts, on n'a pas ça en main, mais on a des dessins qui pourraient vous être fournis dans une séance ultérieure.

2745

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, ce serait important d'avoir ça pour Saint-Alexandre. Puis, même si on n'a pas une séance comme telle à Saint-Alexandre, s'il y a des questions précises quand

2750 même concernant ces aménagements-là qui vous viennent à l'esprit, bon, bien, on sait qu'on va être à Saint-Sébastien demain soir, jeudi et, au besoin, vendredi. Alors, au besoin, on pourrait compléter pour que toute l'information soit échangée, qu'on voie réellement les impacts de toutes les options possibles, y compris des aménagements aux intersections de la 227.

2755

**M. BERNARD CARON :**

Il n'y a pas de problème.

2760

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2765

Est-ce qu'on a répondu à toutes vos questions?

**Mme ANNIE TESSIER :**

2770

Oui. Je vais attendre d'avoir les données.

**LA PRÉSIDENTE :**

2775

D'accord. Merci. Donnez votre nom au secrétariat, puis dès qu'on a ça en main, on va vous appeler pour vous dire que c'est disponible. Puis on s'arrangera pour vous envoyer ça.

2780

Alors, on va prendre une pause. Il y a des gens inscrits, mais ils ont accepté de revenir à un autre moment, parce que là on va commencer à avoir beaucoup de bruit de l'autre côté, puis on n'a pas d'écran sonore. Alors, on recommence à 7 h 30.

\*\*\*\*\*

2785

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie 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.

Et, j'ai signé :

2790

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**