

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

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

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

**PREMIÈRE PARTIE**

**VOLUME 3**

Séance tenue le 15 novembre 2005, 19 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
RÉPONSES AUX QUESTIONS, MTQ .....	2
PRÉSENTATION PAR LE MAPAQ .....	12
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
CLAUDE BENOÎT.....	19
REPRISE DE LA SÉANCE .....	28
ANNIE TESSIER .....	28
MAXIME TREMBLAY.....	31
PERLE ST-JEAN.....	47
CLAUDE BENOÎT.....	59

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5            Bienvenue à la troisième séance d'audience publique portant sur le projet qui concerne le ministère des Transports du lien de l'autoroute 35 entre les États-Unis et Saint-Jean-sur-Richelieu.

10           Alors, ce soir, on a plusieurs ministères auxquels on va faire appel pour nous présenter certains sujets, certaines thématiques. On va vous les indiquer tout de suite.

             D'abord, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation va nous faire une présentation de l'état de la situation, comment est l'agriculture dans la région.

15           Le ministère du Développement économique, on va leur demander aussi de nous situer en ce qui concerne importation-exportation dans l'axe justement Montréal-Boston pour voir comment l'autoroute aussi projetée peut faciliter d'une certaine façon ce commerce.

20           Le ministère de la Sécurité publique, pour nous expliquer comment ça fonctionne le lien avec les municipalités et les MRC dans les cas de déversement accidentel qui met en cause des matières dangereuses. Donc, on va demander au ministère des Transports s'ils connaissent justement le transport de matières dangereuses, les risques d'accident dans le tronçon, dans la région. On va commencer avec ça.

25           Puis on a monsieur Claude Benoît qui est inscrit pour poser une question. S'il y a d'autres gens qui veulent s'inscrire au registre, ils sont les bienvenus.

30           Alors, sans plus tarder, on va commencer avec vous. Alors, on va demander au ministère des Transports s'il a des documents à déposer ou des questions auxquelles il aurait déjà une réponse.

### M. BERNARD CARON :

35           Nous n'avons pas de documents à déposer pour ce soir. Par contre, tel que je le disais au début de l'après-midi, nous allons répondre ce soir aux questions 6, 7, 8 et 9, donc l'accès qui sera aménagé pour donner accès au rang Saint-Joachim, et les trois questions sur l'identification des sites accidentogènes sur la 133, mesures d'atténuation possible pour réduire les taux d'accident sur la 133, les comparaisons de la route 133 avec d'autres routes nationales.

### 40           LA PRÉSIDENTE :

             Vous êtes prêt à donner la réponse?

**M. BERNARD CARON :**

45

Oui, lorsque vous voudrez. Concernant l'accès qui a été demandé pour donner au rang Saint-Joachim de part et d'autre de l'autoroute 35 dans le secteur de Saint-Alexandre, je vais demander à Jean Dion de nous répondre à ce sujet.

**LA PRÉSIDENTE :**

50

Est-ce que vous avez besoin de l'écran pour répondre? Non?

**M. BERNARD CARON :**

55

Dans les deux cas, on a besoin de l'écran. Donc, nous y allons. Ça va.

**M. JEAN DION :**

60

Bonsoir, madame la présidente. Je vais vous expliquer sommairement un peu le déroulement des procédures qui ont eu lieu également concernant les propriétaires en question à l'époque, en 1974. Ça vient quand même statuer un petit peu sur la façon que le ministère entend prendre position en rapport à ce dossier-là.

65

La requérante, je pense que c'est madame Chantal Daudelin, celle qui a posé la question hier, et madame Daudelin est propriétaire avec peut-être un groupe, dont je n'ai pas toutes les coordonnées, de quelques lots, principalement le lot qui est très près de la route 227, tel qu'on l'a indiqué. C'est une future route 227, il n'y a rien encore de statué à ce niveau-là, mais madame Daudelin serait propriétaire d'une terre qui se rapproche de la future route 227. Alors, madame

70

Daudelin serait propriétaire de terrains relativement près ici.

75

Ce n'est pas le bon échangeur, je m'excuse. C'est dans ces environs-là ici. C'est un échangeur qui est sous étude, mais qui n'est pas celui qui a été retenu par le ministère. Donc, madame Daudelin serait propriétaire d'un terrain qu'il y a ici, qui serait le lot, entre autres, le lot 329 ou 330.

80

Maintenant, en 1974, lorsqu'il y a eu procédure d'expropriation pour que le ministère puisse devenir propriétaire de l'emprise du corridor de l'autoroute 35, à ce moment-là, c'était monsieur Joseph Rainville qui était propriétaire d'un terrain environ à deux lots de celui dont madame Daudelin est propriétaire aujourd'hui.

85

Je pense que ce qu'elle nous a expliqué hier, c'est qu'elle avait besoin de passer par le chemin Saint-Joachim, qui est tout juste ici – on se trouve être à l'ouest, je pense, à l'ouest de l'autoroute – pour accéder à la partie au sud d'une coulée qui se trouve à traverser les terres au nord.

Alors, c'est sûr qu'avec la présence éventuelle de l'autoroute et des clôtures et des servitudes de non-accès, madame Daudelin ne pourra plus franchir le corridor de l'autoroute pour accéder de ce côté-ci aux terres, parce que je pense qu'il y a comme une entente entre les deux agriculteurs, qui ne sont pas les mêmes personnes.

90

Je pense que madame Rainville, qui est aujourd'hui propriétaire de ces terrains-là, elle a acheté, madame Rainville, le résidu des terres de monsieur Joseph Rainville qui, lui, a été exproprié en 1974. Alors, madame Rainville est devenue propriétaire de ces terres-là en 83, donc bien après que le ministère soit devenu propriétaire du corridor de la future autoroute 35.

95

En ce faisant, en devenant propriétaire après l'acquisition par le ministère de ce corridor-là, donc madame Rainville était aux faits que, éventuellement, elle ne pourrait plus avoir accès à la partie inférieure de ses terres via le chemin Saint-Joachim.

100

Et l'indemnité qui a également été considérée et adjugée par le tribunal dans ce dossier-là, où il y a eu quittance finale de la part de monsieur Joseph Rainville, vient comme positionner le ministère à l'effet de dire que le propriétaire a été compensé de façon adéquate et correcte pour non pas le sectionnement, parce qu'il n'y avait pas sectionnement, mais pour le fait que l'accès serait davantage maintenant possible par le secteur nord.

105

Alors, comme il y a eu transaction après la quittance qui a été donnée au ministère, nous, on considère que les parties étaient donc au fait de l'existence éventuelle de l'autoroute et de l'impossibilité de franchir les limites de l'emprise pour accéder aux terrains dans la partie sud de leur propriété.

110

Je ne sais pas si ça vous éclaire ou si vous voulez que je reprenne un peu certains points?

**LA PRÉSIDENTE :**

115

On va voir la réaction des gens concernés.

**M. BERNARD CARON :**

120

Vous comprenez que c'est toujours un peu difficile des dossiers d'expropriation qui se règlent dans les années 74 à 78 et qu'on a un cas où l'autoroute se construit 30 ou 35 ans plus tard. Il est évident que ça cause certains problèmes principalement, je dirais, de perception.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

125

Pratiques aussi, parce que les gens continuent à exploiter l'agriculture.

**M. BERNARD CARON :**

130 Oui, et peut-être faire un commentaire à ce sujet-là. C'est évident que les terres, le  
ministère a acheté cette bande de terres là, mais jamais on a empêché les agriculteurs de les  
cultiver. C'était un peu un échange. Il les cultivait et, nous, on n'avait pas besoin de les  
entretenir. Donc, c'était un échange de bons procédés dans ce cas-là.

**M. JEAN DION :**

135 Si je peux me permettre, madame la présidente, c'est sûr que ce terrain-là n'est pas  
enclavé. Le terrain a toujours accès via le chemin de la Grande Ligne, qui est juste au nord ici, là.

140 Alors, il y a un élément physique, qui peut être la coulée, qui peut empêcher ou diminuer  
l'accessibilité à la partie sud de la propriété, mais il reste que ces emplacements-là ne sont pas  
enclavés. Ils ont un accès possible via la partie nord, tout près du chemin de la Grande Ligne.

145 Alors, pour les exploitants, c'était peut-être intéressant de pouvoir utiliser le chemin Saint-  
Joachim pour accéder à cette partie-là, pour ne pas avoir à franchir la coulée, mais il y a des  
éléments qui ont sûrement été pris en considération au moment du règlement de l'entente, peut-  
être au niveau de l'installation de certains ponceaux qui pouvaient donc permettre aux gens de  
partir de ce côté-là de leur terrain et d'accéder à la partie de l'autre côté de la coulée.

**M. BERNARD CARON :**

150 On y va avec les questions sur les sites accidentogènes sur la route 133 et c'est Bernard  
McCann qui a préparé une réponse à ce sujet-là. Donc, il va vous la présenter. C'est au niveau  
des sites accidentogènes. Il y a une section de l'étude d'impact qui fait l'objet de... où il y a une  
155 compilation, tout ça, et Bernard en a fait une synthèse.

**M. BERNARD McCANN :**

160 Oui. Bonsoir! J'ai repris les principales acétates de plusieurs des présentations qu'on a  
faites sur le projet depuis le début afin de regrouper les quelques éléments essentiels ou la  
synthèse qu'on peut faire de l'analyse des données sur les accidents sur la route 133.

165 La première chose qu'il faut comprendre lorsqu'on analyse un corridor routier ou les  
accidents sur un corridor routier, c'est un peu la configuration que ce corridor a. Et la route 133  
est une route que l'on classe comme une route nationale à moins de 4 voies contiguës.

Dans son secteur rural, cette route-là couvre 29 kilomètres. Il y a 3 voies de circulation,

170 dont une, la voie centrale, est utilisée en alternance pour fins de dépassement. Donc, on a un 3  
voies. On observe 6 courbes en milieu rural et les vitesses affichées sont de 70 et 90 kilomètres à  
l'heure.

175 Lorsqu'on traverse les agglomérations, il y en a quatre sur le parcours: Sainte-Anne-de-  
Sabrevois, Henryville, Saint-Sébastien et Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, ces traversées  
d'agglomération là couvrent 4 kilomètres. Dans ces traversées, la route n'a que 2 voies de  
circulation, une dans chaque direction, et on observe 6 courbes, et la vitesse affichée est de 50  
kilomètres/heure.

180 Maintenant, pour ce qui est du secteur de Philipsburg, où on observe deux chaussées  
séparées, 2 voies dans chacune des directions, il faut comprendre qu'il y a plusieurs accès privés  
à ces chaussées-là, ce n'est pas une autoroute où il y a accès limité et il y a un carrefour à la  
hauteur de Philipsburg. Donc, ce n'est pas une autoroute. C'est plutôt une route deux chaussées  
séparées, une route nationale.

185 Donc, au niveau de la fréquence des accidents, comme je le disais hier dans la  
présentation, on observe en moyenne 118 accidents par année. En tout, de 1995 à 2001, on  
observe au-delà d'une centaine d'accidents dans l'année la plus sécuritaire, si on peut dire, et 140  
accidents au maximum sur la route 133.

190 Le taux d'accident, c'est un taux qui est obtenu en pondérant le passage d'un million de  
véhicules sur un kilomètre et ce taux-là se situe de 1 à un chiffre un plus grand. Plus il est élevé,  
plus il indique que la section d'autoroute est dangereuse. Or, les chiffres que vous voyez sur  
l'échelle, 10 à 150, identifient les sections de route de la route 133 sur ce graphique-là. 10, on  
est à la hauteur de Philipsburg et 150, on est à la hauteur de Saint-Athanase.

195 On voit que le chiffre pour l'ensemble des routes nationales de même type au Québec, le  
taux d'accident est de 1.48. Donc, lorsqu'on considère que le taux est supérieur à 1.48, on  
considère que la section de la route est plutôt accidentogène. Donc, elle n'est pas  
nécessairement dangereuse, mais elle est accidentogène. Donc, le taux d'accident qu'on  
observe est plus élevé que sur une route nationale du même type au Québec.

200 Donc, sur la route 133, il y a quatre endroits où on observe de tels taux: au carrefour de  
Philipsburg, où le taux atteint presque 1.5. À Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, où le taux  
atteint 4.02, là il y a présence d'une courbe. Par ailleurs, la section 100 se situe à l'entrée de  
Henryville, ici, on a un taux supérieur à 1.5. À Henryville comme tel, c'est la même chose, dans  
205 la traversée d'agglomération, un taux supérieur. Et ici à Saint-Athanase, le taux aussi approche  
2.5, mais le ministère a procédé à des corrections qui permettent de rendre cette section de route  
là un peu moins accidentogène.

Donc, les sites accidentogènes. Henryville, sur le parcours, il y a deux sections à

210 Henryville, une dans la traversée d'agglomération et une tout juste à l'extérieur. L'autre est à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. Et la dernière section est à Saint-Armand, au niveau du carrefour.

215 Ça, c'est une diapositive que j'ai utilisée hier, qui donne le pourcentage d'accidents impliquant les automobiles, 62 %; camions, 29 %; motos-motocyclettes, 2 %; autres, 7 %. Pour les camions, c'est 21 % de camions ordinaires et 8 % impliquant des tracteurs de remorque. C'est un taux qui est assez élevé, qui indique que la présence de camions peut créer des conflits.

220 Selon la gravité, ça se répartit comme suit: dommages matériels seulement, 70 %; avec blessés légers, 24 %; avec blessés graves, 5 %; et mortels, 2 %. Ça se situe à peu près dans l'ensemble de la moyenne des accidents au Québec.

225 Par ailleurs, l'indice de gravité, c'est en rapport des accidents avec blessés graves et mortels sur l'ensemble des accidents qui peuvent se produire sur chacune des sections de la route et, si ce taux-là se situe à plus de 2.2, bon, cette section est considérée comme dangereuse.

230 De la même manière, on observe que les accidents sur les deux chaussées séparées dans Philipsburg sont toutes inférieures à 2. Donc, c'est un secteur qui est relativement sécuritaire sur le plan de la gravité des accidents. Il y a moins d'accrochage, de face à face dans ces secteurs-là. Cependant, on observe à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River un taux critique de 1.64, ce qui est quand même relativement élevé. Dans Henryville, à l'entrée de Henryville, un taux supérieur à 3; dans Henryville comme telle, un taux égal à 2.

235 Les taux assez élevés qu'on observe sur la route 133 indiquent qu'il y a des accidents. Les accidents avec gravité se produisent surtout sur les tronçons droits et sont dus au fait que la route n'est pas partagée. Donc, les accidents qui peuvent se produire sont assez spectaculaires.

Et dans le cas d'un accident qui est produit en 2003, le coroner André Dandavino a dit:

240 *Dans la très grande majorité des accidents avec décès survenus sur la route 133 depuis les dernières années, on note que les usagers de cette route auraient probablement utilisé une route alternative comme l'autoroute 35 si elle eût existé.*

245 C'est une conclusion qui regroupe les données qu'on a présentées publiquement depuis le début du projet.

J'ai aussi, la plupart des données d'analyse sur les accidents, toutes les données d'analyse sur les accidents qu'on a utilisées dans le cadre de ce projet se trouvent dans l'étude



250 de justification du projet comme tel. C'est une étude que vous avez demandée un peu avant les audiences et qu'on va produire pour que vous puissiez en prendre connaissance dans les semaines qui vont suivre.

**LA PRÉSIDENTE :**

255 D'accord. Pouvez-vous remettre la déclaration du coroner? On note que les usagers de cette route auraient utilisés un route alternative. Est-ce qu'il a fait une enquête?

**M. BERNARD McCANN :**

260 Probablement que dans le cadre de son enquête au sujet de... c'est un accident qui est survenu en 2003, au début du mois de juillet, qui impliquait un face à face de deux camions à la hauteur de Saint-Sébastien et probablement que, dans son enquête, il est allé voir les autres rapports de coroner sur les accidents avec mortalité sur la route 133 pour examiner les causes, les conséquences des accidents qui sont survenus dans les sections droites sur la route 133. Ces  
265 données, ces rapports-là sont publics, ils peuvent être obtenus aux fins d'analyse.

**M. BERNARD CARON :**

270 On peut constater que, quand même sur la route 133, il y a un bon nombre d'accidents, même si on considère que c'est à peu près au même niveau pour le Québec, sauf qu'on a cette situation où on a un partage entre de la circulation locale et de la circulation de grand transit, et c'est en partie ce qui donne le conflit sur cette route-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

275 D'accord. Est-ce que les municipalités, par exemple de Henryville, ont proposé qu'il y ait des ajustements à la route 133 pour tenter de réduire les accidents ou, en tout cas...

**M. BERNARD CARON :**

280 Sans en avoir fait le recensement, j'ai régulièrement des résolutions des municipalités qui me demandent d'intervenir à différents endroits, que ce soit au niveau de la sécurité ou au niveau du confort ou des aménagements, par exemple les courbes que l'on retrouve, là, qui sont des courbes relativement prononcées.

285 Donc, sans en avoir fait le recensement, j'ai régulièrement de ces résolutions-là. Et je vous dirais que lorsqu'il y a un accident moindrement d'une gravité moyenne à importante, j'ai toujours une résolution de la municipalité qui suit cet accident-là.

290 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Le tableau que vous avez montré, on va pouvoir l'avoir?

**M. BERNARD McCANN :**

295 La présentation graphique va être déposée au même titre que le document.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

300 Merci. Et puis advenant la réalisation du projet, quels seraient les impacts que le projet aurait sur l'amélioration de la sécurité routière, en termes quantitatifs?

**M. BERNARD McCANN :**

305 On n'a pas poursuivi l'analyse pour déterminer exactement le nombre d'accidents. Mais on sait qu'en déplaçant la circulation de transit, qu'elle soit grand transit ou encore le transit régional sur les voies autoroutières, et en conservant seulement la circulation locale et de transit régional sur la route 133, près des deux tiers, 70 % des véhicules se retrouvent sur l'autoroute, alors que la route 133 conserve de 25 % à 35 %, si ma mémoire est bonne, de la circulation.

310 Ça fait déjà beaucoup moins de véhicules sur la route 133. Ça fait beaucoup de véhicules qui sont plutôt à la recherche d'accessibilité, donc à la recherche de carrefour, de route pour circuler que d'automobiles ou de véhicules à la recherche de fluidité ou de rapidité de circulation pour passer à travers l'ensemble des villages.

315 Donc, en ôtant le conflit, non seulement on améliore du côté autoroutier par des voies rapides, en permettant la circulation de n'être que fluide finalement, on enlève beaucoup moins d'irritants à la population locale qui, elle, va utiliser la route 133 à leurs propres fins. Ça va permettre de réduire considérablement le nombre d'accidents sur la route 133.

320 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Quand vous dites: «considérablement», avez-vous des chiffres pour appuyer?

**M. BERNARD McCANN :**

325 Pas dans l'étude. C'est des données qu'on peut estimer à partir des données de circulation qu'on a prévues en 2021 et à partir des données actuellement, mais on ne les a pas.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

330 Est-ce qu'on peut les avoir?

**M. BERNARD CARON :**

335 Je vais prendre en considération votre demande. On va regarder qu'est-ce qu'on peut aller chercher comme information et je vous reviendrai demain soir pour vous dire dans quelle mesure je peux répondre à votre question.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

340 Vous comprenez la question?

**M. BERNARD McCANN :**

345 Oui, mais ça va demeurer une estimation du potentiel d'accidents sur...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

350 Parfait, c'est ça. On veut avoir des mesures quantifiées.

**M. BERNARD CARON :**

355 Peut-être un élément qui est intéressant aussi au niveau des accidents. On sait que sur la route 133, on a des véhicules agricoles qui circulent souvent à des vitesses 15 kilomètres/heure, ce qui est une cause importante d'insécurité sans qu'on ait pu la quantifier là. Mais quiconque circule sur la route 133, principalement à l'automne, constate ce potentiel d'insécurité là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

360 Est-ce que les accidents dont parlait le coroner, c'était ça? La cause était les camions, les tracteurs?

**M. BERNARD McCANN :**

365 Non. Ce que je vous dis, c'est que je ne suis pas capable de les quantifier, mais c'est un constat qu'ont fait ceux qui circulent régulièrement sur cette route-là. Mais de là à dire: «Il y a eu X véhicules agricoles qui ont été impliqués», on n'a pas été capables d'aller aussi loin que ça, sauf que c'est un constat qu'ont fait les usagers.

370 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Est-ce qu'il y a eu des mesures qui ont été envisagées pour tenter de réduire les risques sur la route 133, aux endroits les plus problématiques?

375 **M. BERNARD CARON :**

Aux endroits les plus problématiques, il est évident qu'il y a des études de sécurité qui ont été faites, on a un programme de réhabilitation de chaussées, sauf que ces projets-là avancent à une vitesse selon les ressources budgétaires que l'on a.

380

**LA PRÉSIDENTE :**

Et c'est estimé à quels coûts? Qu'est-ce que vous avez estimé comme... d'abord, les mesures qui devraient être mises en place, est-ce que vous avez une liste de ces mesures-là? Par exemple, au carrefour, etc. Est-ce que ça a tout été évalué? Probablement que vous avez des solutions potentielles aux endroits où justement les municipalités vous ont demandé d'intervenir?

385

**M. BERNARD CARON :**

390

J'ai une liste de projets sur ma programmation quinquennale dans ce secteur-là et j'avance au fur et à mesure que je peux les mettre en oeuvre. J'ai effectivement une liste à ce niveau-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

395

Ce serait possible d'avoir cette information-là avec les coûts estimés pour les mesures de correction sur la 133?

**M. BERNARD CARON :**

400

Oui. Dans la liste effectivement, j'ai les interventions, les coûts et l'année estimée de réalisation, et je pourrai vous remettre cette liste-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

405

Est-ce que les municipalités ont cette information-là?

**M. BERNARD CARON :**

410

La programmation quinquennale du ministère fonctionne de la façon suivante. C'est qu'on inscrit des projets sur une programmation quinquennale, mais la programmation est approuvée annuellement. Donc, quelques fois, les projets qui étaient prévus en première année, pour différentes raisons se retrouvent en deuxième année.

415

Donc, je vais déposer la liste, mais je veux que l'on comprenne bien la façon avec laquelle il faut regarder la liste. Donc, c'est une liste de projets que l'on voudrait mettre de

l'avant. Et, par contre, ces projets-là sont autorisés annuellement. Donc, c'est notre programme de travail, mais ça ne fonctionne pas nécessairement «ce qui est prévu en 2007 va se faire en 2007», c'est l'Assemblée nationale qui approuve les projets annuellement.

420

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien, on a compris ça. À ce moment-là, au moins, les gens vont savoir qu'est-ce qui pourrait être envisagé pour réduire les risques d'accident sur tout le parcours de la 133 dans le secteur.

425

Nous, ce qu'on vous demande, bien sûr, c'est dans la zone où on travaille, de Saint-Jean jusqu'à la frontière.

430

**M. BERNARD CARON :**

Il faut peut-être aussi souligner le fait que, même si l'autoroute 35 sera construite ou se construisait, les interventions qu'on prévoyait sur la route 133 vont se réaliser quand même. Je pense qu'il serait inconséquent de construire l'autoroute 35 et de ne pas intervenir sur la route 133, parce que la route 133 va demeurer un axe qui va répondre à des besoins de toute une série d'usagers.

435

Donc, je pense qu'il est important aussi de signaler, la route 133 va continuer, le ministère va continuer à faire des interventions sur cet axe-là, même si l'autoroute 35 se construit.

440

**LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Alors, l'information va être publique et on va voir justement les prévisions. D'accord. Ça va?

445

**M. BERNARD CARON :**

Je n'ai pas de problème.

450

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, on va intervenir du côté de l'Agriculture. Vous avez la parole.

455

**M. YVON PESANT :**

Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

460           Bonsoir!

**M. YVON PESANT :**

465           Alors, tel que mentionné cet après-midi, on a déposé, comme ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, quatre grands formats, un sur le dynamisme agricole, une sur l'utilisation du sol, une sur la pédologie et une sur les possibilités agricoles des sols.

470           Et on a produit également une série de données statistiques que mon confrère, Robert Laurin, est en train de valider, parce qu'on avait remarqué qu'il y avait une petite erreur dans une municipalité qui n'était pas finalement dans le corridor qui nous concerne, mais quand même, faire la validation de l'information avant que ça soit déposé officiellement.

475           Et on va commencer, si vous me permettez, avec le dynamisme agricole. Ce que ça vient montrer cette carte-là, c'est qu'on est dans un milieu d'agriculture très intensive.

            Ce que je voulais dire, c'est peut-être arranger ça pour qu'on ait à peu près l'ensemble du corridor, parce qu'on a eu des petites difficultés, si on veut se donner une carte qui nous permettrait de tout voir.

480           Alors, ce que ça vient montrer, ça, essentiellement, je pense que ça donne quand même une assez bonne idée, alors on a reproduit sur cette carte-là le corridor dont il est question. Alors, c'est un peu ce qu'on voit un peu plus hachuré.

485           Et ce que vous voyez en bleu pour ce qui regarde la production laitière, les fermes ont été classées par catégorie de revenus pour nous montrer à quel genre d'entreprise agricole on pouvait avoir à faire, donc petites fermes laitières, plus ou moins moyennes, petites encore. Mais quand on est rendu avec des catégories de revenu de 100 000 \$ à 250 000 \$, et 250 000 \$ et plus par année... on aurait pu faire d'autres classes de 250 000 \$ à 500 000 \$, mais quand même ça donne une bonne idée à quel genre d'entreprises agricoles on a à faire. Et il en va de même pour  
490           les entreprises qui sont spécialisées en élevage de bovin de boucherie, en élevage de porc, en élevage de volaille, autres types d'élevage si on veut.

495           Maintenant, quand on a cette icône-là, mais qui ne paraît pas nécessairement, pas trop en tout cas, on voit qu'on a des fermes spécialisées. C'est les fermes spécialisées en grande culture commerciale, les fermes spécialisées en horticulture maraîchère et, un plus bas, en horticulture ornementale. Puis l'autre symbole montre les fermes d'autres types de production.

            Alors, en gros, dans notre corridor et dans l'ensemble du secteur, on a surtout des fermes spécialisées en production laitière et en grande culture commerciale. C'est là où on voit

500 les épis de blé jaunes, qui paraissent peut-être un petit peu moins pour les gens qui sont derrière quand même.

On a combien de temps, madame la présidente?

505 **LA PRÉSIDENTE :**

Le temps qu'il faut. Ce serait quoi le temps qu'il faut?

**M. YVON PESANT :**

510

Bien, peut-être une quinzaine de minutes, grosso modo.

**LA PRÉSIDENTE :**

515

Ce serait bien, oui.

**M. YVON PESANT :**

520

Parce qu'au niveau statistique, je pense que ça peut être intéressant de dire qu'est-ce que ça représente au niveau de ce genre de production là. Si je regarde, pour nos deux MRC, c'est des MRC qui comptent parmi les plus dynamiques au niveau du développement agricole au Québec. On est dans les meilleures terres agricoles et ainsi de suite.

525

Pour ce qui regarde le corridor, en termes de production laitière, juste dans les municipalités, si on veut, où se retrouve le corridor... parce que nous, à la limite, on pourrait vous sortir ça ferme par ferme, mais on ne peut pas vous donner de renseignements à caractère nominatif, mais on pourrait juste s'en tenir au corridor, parce qu'on a eu relativement peu de temps.

530

Alors, au niveau de la production laitière, on parle de revenus de l'ordre de 34 500 000 \$ au niveau de la production laitière; de 7 200 000 \$ au niveau de la production de bovin de boucherie dans ce corridor-là, dans les municipalités du corridor; au niveau de la production porcine, de 17 300 000 \$; au niveau de la volaille, 3 300 000 \$, c'est moins présent dans cet environnement-là.

535

540

Pour ce qui regarde les grandes cultures commerciales, à savoir, notamment, le maïs-grain et soya, on parle de revenus de l'ordre de 38 500 000 \$. Donc, au niveau de l'agriculture, c'est ce qui génère le plus de revenus. Pour un total au niveau de l'ensemble des productions agricoles dans les municipalités du corridor de 106,8 M\$. Ça, c'est annuel, sur une base annuelle.

Pour fins de comparaison, la MRC du Haut-Richelieu produit, bon an mal an, pour 139,6 M\$ de produits agricoles de toutes catégories et la MRC de Brome-Missisquoi pour 167,7 M\$.

545 Le nombre de vaches dans notre corridor, on a 8 086 vaches en production laitière, des vaches qui sont en production, ce qui représente, grosso modo, 41 % du total des vaches présentes dans nos deux MRC. Donc, c'est quand même des environnements où l'agriculture est quand même très dense dans le corridor qui est visé par le projet.

550 Bon, un peu la même chose pour bovin de boucherie. Je vous fais grâce de tous les détails.

555 Au niveau de la production porcine, porc à l'engrais, on décompte 42 155 porcs, selon nos données, sur un total pour les deux MRC de 158 000, ce qui veut dire, grosso modo, 26 % de la production porcine des deux MRC concernées.

560 Pour ce qui regarde les grandes cultures commerciales, j'ai séparé maïs-grain et soya, maïs-grain, on a, grosso modo, 12 469 hectares où on produit du maïs-grain sur les 28 972 dans les deux MRC, ce qui correspond, grosso modo, à 43 % de la production de maïs-grain de nos deux MRC. Alors qu'en soya, on a 53 % de la production de soya, c'est-à-dire grosso modo 4 837 hectares – ça, c'est assez précis, merci – sur les 9 100 et quelque que comptent les deux MRC. Alors, ça, ça nous donne...

565 Et ce que vous voyez en vert, en passant, c'est le zonage agricole. Donc, c'est les portions de territoire. Donc, c'est de dire que, grosso modo, tout le corridor qui est concerné par le projet dont il est question ici de parachèvement, bien, c'est totalement en zone agricole permanente.

570 C'est la carte de possibilité agricole des sols, en passant. Là, je n'ai pas les mêmes couleurs à l'écran ici, mais en gros, ce que ça vient montrer, c'est que, essentiellement, on a affaire à des sols de catégories 2 et 3. Il n'y a pas, à proprement parler, de sols de catégorie 1 dans le corridor qui est visé. Il y a des sols de catégorie 4, mais les sols de catégorie 4, qui sont plus souvent qu'autrement des sols de till, sont également des sols qui sont très bons pour le type de production agricole qu'on rencontre là au niveau des cultures dont on parlait tout à l'heure, que ce soit maïs, soya et ainsi de suite.

575 En termes d'utilisation du sol, là, ce qu'on a fait, la cartographie se résume, je dirais, à sa plus simple expression. Mais l'espèce de couleur beaucoup plus pâle que vous voyez, c'est là où on retrouve les cultures annuelles, donc culture blé, orge, avoine, s'il y en a, maïs-grain essentiellement et soya, maïs-grain surtout en passant, petites céréales et culture genre soya, 580 les protéagineuses, donc des cultures commerciales qui vont servir soit, comme le nom le dit, au commerce des produits ou à la fabrication de moulée pour ce qui regarde l'alimentation du bétail qu'on retrouve dans ces espaces-là.



585 Cette carte-là, c'est la carte des sols en fonction des principaux types de sol qu'on  
retrouve en surface, c'est-à-dire la carte pédologique. Que ce soit en bordure de la rivière  
Richelieu, là où on a des zones en bleu, c'est des sols qui sont plus argileux, si on veut, en  
surface, donc des sols qui comptent parmi les plus fertiles du Québec. Alors que quand on s'en  
va vers des teintes de jaune, en jaune, c'est carrément des terres qui vont être sableuses à la  
surface, qui pourraient à la limite être peut-être plus sensibles à des problématiques d'érosion par  
le vent ou des trucs comme ça. Et dans les teintes plus de brun, c'est ce qu'on appelle, nous,  
590 des sols d'origine, de till, d'origine glacière si on veut, qui sont quand même des très bons sols,  
dans les environnements qu'on rencontre là, des très bon sols pour la production agricole.

595 Là, je ne sais pas s'il y a lieu d'élaborer plus longtemps, parce qu'on a toutes sortes de  
données. Comme je mentionnais, si besoin est, que ce soit pour la commission ou pour les gens  
dans la salle, on pourra aller plus en détail quand il est question de tel ou tel type de production ou  
des choses comme ça. C'est beau? Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

600 Merci.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

605 Est-ce que vous avez vérifié au niveau du règlement, le REA, l'équilibre, avec  
l'expropriation des terres qu'il va avoir, quel impact ça va avoir sur les propriétés, les possibilités  
et ce qu'on demande au niveau du règlement, le REA, l'épandage et...

**M. YVON PESANT :**

610 C'est-à-dire qu'on n'a pas comme tel quantifié la chose. C'est sûr que ça fait partie.

615 Il y a ce niveau-là de préoccupation, à savoir qu'à partir du moment où on soustrait des  
superficies à l'agriculture, il y a des gens qu'on a invités assez récemment, je dirais, en fonction  
de ce qu'on appelle le Plan agroenvironnemental de fertilisation qui devient comme un peu  
obligatoire, pas juste un peu, beaucoup obligatoire pour le monde agricole, alors il y a des gens  
qui assez récemment ont acquis des superficies pour répondre à ces exigences  
environnementales là. Alors, effectivement que le passage de l'autoroute va soustraire quand  
même passablement de superficies. Le décompte n'est pas fait, par contre.

620 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est ça ma question, oui.

**M. YVON PESANT :**

625

Mais c'est sûr que ça fait partie de nos préoccupations de rencontrer le monde agricole et de vraiment regarder au cas par cas, producteur par producteur, qu'est-ce que ça vient représenter et qu'est-ce que ça voudrait dire, à savoir que si à la limite une entreprise agricole devient en déficit... on est dans des environnements où la terre agricole se vend quand même

630

relativement à bon prix, en passant. Alors, c'est sûr que ça représente un impact majeur.

L'autre chose aussi qui va être beaucoup à prendre en considération, c'est toute la question du drainage des terres, parce qu'il y a eu des gros investissements faits à cette enseigne-là et c'est sûr que...

635

Bien, ça a été mentionné d'ailleurs par quelques producteurs qui sont passés ici. À partir du moment où on pensait que l'autoroute, le secteur qui avait été exproprié, que ce soit pour des bretelles ou que ce soit pour le secteur qui regarde plus l'environnement de l'embouchure de la rivière aux Brochets, bien, les gens se sont organisés en fonction d'un corridor donné et, là, le corridor se déplace et vient couper les terres. C'est un impact majeur en agriculture, ça c'est sûr.

640

Et ce qu'on veut regarder, nous, c'est de voir avec le ministère des Transports, avec le ministère du Développement durable et compagnie, voir s'il n'y a pas des possibilités de trouver des situations mitoyennes, des formules de compromis qui peuvent être intéressantes, oui.

645

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est ça ma question, à savoir connaître le bilan de tout ça. Est-ce que vous allez déposer un mémoire?

650

**M. YVON PESANT :**

En passant, il y a deux directions régionales du ministère de l'Agriculture. Moi, mon territoire, si on veut, s'arrête aux limites de la MRC de Brome-Missisquoi. Donc, dans le cas qui nous occupe, il y a trois municipalités, à savoir Notre-Dame-de-Stanbridge, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand qui sont dans notre territoire, alors que mon confrère que vous avez vu hier...

655

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Il est ici, là.

660

**M. YVON PESANT :**

Bonsoir, Bernard. Et avec Bernard, on va regarder pour ce qui regarde les

665

municipalités de la MRC du Haut-Richelieu. Mais l'un dans l'autre, on va produire un rapport commun et on va travailler ce dossier-là aussi avec la Fédération régionale de l'UPA de Saint-Hyacinthe.

670 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Donc, on va avoir ça pour la deuxième partie des audiences?

**M. YVON PESANT :**

675

Ah! bien certainement.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

680

Et ça va quantifier le tout, l'impact sur le...

**M. YVON PESANT :**

685

C'est ce que nous allons aligner comme chiffre, oui, ça et d'autres choses auxquelles on ne pense pas nécessairement.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

690

Vous avez évalué le coût aussi, le coût d'expropriation?

**M. YVON PESANT :**

695

Oui, définitivement. Parce que c'est sûr qu'à partir du moment où on a fait des expropriations dans les années 70 et qu'on est rendus en 2005, on ne parle plus du tout des mêmes valeurs et on ne parle plus du tout des mêmes coûts quand il est question d'organisation comme celle du drainage souterrain, des stations de pompage et ainsi de suite là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

700

On avait prévu de parler du drainage demain, à Saint-Sébastien.

**M. YVON PESANT :**

705

Nous y reviendrons.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Parfait.

**M. YVON PESANT :**

710

Au plaisir.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

715

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

720

On va pouvoir avoir aussi de l'information sur les gens qui ont des terres agricoles avec du bétail? Ça cause des problèmes?

**M. YVON PESANT :**

725

Par rapport au?

**LA PRÉSIDENTE :**

Au tracé, par rapport à la proposition?

730

**M. YVON PESANT :**

735

Bon, bien, écoutez, parce qu'il y a différentes choses qui ont été abordées dans le cadre des discussions, à savoir, bon, notamment pour ce qui regardait les sels de déglacage: est-ce que ça présente problème au niveau que ce soit de la contamination de l'eau de surface ou souterraine, au niveau des cultures ou du bétail qui pourraient se retrouver en bordure de l'autoroute, des choses comme ça. Là-dessus, nous, pour avoir sondé un petit peu ce genre de dossier là, on n'a pas relevé qu'il y avait des choses majeures à ces enseignes-là.

740

Pour ce qui regarde toute la question des bruits, s'il y a des élevages confinés, à titre d'exemple, dans des bâtiments et les bâtiments se retrouvent proche de l'autoroute, qu'est-ce que ça représente comme stress pour les animaux, c'est dur à évaluer ces choses-là. Est-ce que ça se traduit en perte de rendement ou des trucs comme ça, c'est difficilement quantifiable.

745

Ce qu'on peut voir, c'est est-ce que les animaux, avant, étaient relativement à l'aise et en santé, puis après le passage de l'autoroute est-ce qu'à un moment donné, les vaches ont la danse de Saint-Guy, ça, on verra. Mais on n'a pas vraiment de données là-dessus.

750

On a des données, à titre d'exemple, quand il y a des explosions, des choses comme ça. Quand on fait du dynamitage et qu'il y a des élevages de volaille, ça, c'est sûr que... beaucoup de producteurs nous ont fait savoir qu'à ce moment-là, ce genre d'élevage là était très sensible à des bruits soudains. Mais pour la balance...

**LA PRÉSIDENTE :**

755 D'accord. Mais c'était plutôt en termes d'accès des fermiers à leur troupeau puis par rapport à leurs équipements agricoles que je voulais...

**M. YVON PESANT :**

760 D'accord, un peu comme madame disait, bon, j'ai des vaches quelque part d'un côté de l'autoroute et les pacages sont de l'autre côté de l'autoroute, ça peut poser un certain problème. Toutes ces choses-là, on va les regarder cas par cas. Et comme je vous dis, c'est sûr qu'il y aura toute la nomenclature de tous ces cas-là avec ce que ça peut représenter en termes de coûts, d'impact financier pour les entreprises agricoles.

765 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

On va classer les sols aussi par rapport à chacune des entreprises qui sont concernées par le passage de l'autoroute?

770 **M. YVON PESANT :**

775 Oui, oui. Oui, parce que justement ce que j'avais demandé à monsieur McCann, qu'il va nous faire parvenir, on va s'entendre, on va communiquer... on a déjà une commande de passée. Parce que dans les délais qui nous ont été impartis, on n'a pas pu faire la localisation du tracé préférentiel et des corridors alternatifs, sonder les tracés alternatifs, mais en regardant avec les gens du ministère des Transports, on va pouvoir faire ça et regarder à quel type de sol on a affaire dans ces environnements-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

780 Merci. Alors, on va donner la parole aux gens inscrits au registre et on va revenir par la suite sur d'autres thèmes.

Monsieur Claude Benoît, est-il dans la salle?

785

**M. CLAUDE BENOÎT :**

Bonsoir, madame la présidente.

790 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

795

Ma question va toucher la troisième justification au projet. Donc, hier soir, on a parlé de sécurité qui justifiait le projet. J'ai assez apprécié la réponse des gens, je trouvais que c'était assez complet.

800

Si je peux poser juste un petit bout de question sur qu'est-ce qu'ils ont dit, j'aurais aimé savoir – là, on a assez compris qu'est-ce qui se passait sur la 133 – quels sont les risques... la nouvelle 35 sera-t-elle une route sécuritaire ou ça va être une route comme la moyenne du Québec avec à peu près la même probabilité d'accidents?

805

Si j'ai bien compris, la 133 a à peu près la même probabilité d'accidents que les autres routes du Québec. Est-ce qu'une autoroute comme la 35 serait plus sécuritaire que la moyenne des routes du Québec ou, en raison de la vitesse, en raison de toutes sortes de considérations, on s'attend à ce qu'il y ait à peu près autant d'accidents?

810

**M. BERNARD CARON :**

Madame la présidente, il est évident que l'on veut construire une autoroute moderne et qui sera sécuritaire, donc avec, un peu comme Jean Hardy l'expliquait hier lorsqu'on parlait de la largeur de l'autoroute, avec un terre-plein central qui ne permet pas de traverser ce terre-plein-là. Donc, on construit une autoroute qui va être moderne et qui va être sécuritaire.

815

De là à dire est-ce qu'elle sera plus sécuritaire que toutes les routes au Québec, vous savez qu'au niveau des accidents, souvent il y a des facteurs humains, sauf que ce qu'on va construire, c'est une route moderne avec les connaissances des règles de l'art que l'on possède actuellement. Donc, on met toutes les chances de notre côté au niveau de la sécurité.

820

**LA PRÉSIDENTE :**

C'était une réponse pas très quantitative. Est-ce qu'on aurait un petit peu plus d'information au niveau des prévisions, si vous voulez, avec les standards que vous comptez mettre en place sur le tronçon – je ne l'ai pas ici, mais 35 quelques kilomètres – ça représenterait combien d'accidents annuellement?

825

**M. BERNARD CARON :**

Ce que je vais faire sortir, si j'en ai l'occasion, je ne sais pas si j'en ai l'occasion, mais je vais vérifier...

830

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

835

**M. BERNARD CARON :**

840 ... ce qui est disponible. Ce qu'on va faire, c'est qu'on va prendre une autoroute semblable, de même catégorie, donc une autoroute moderne avec des niveaux de circulation semblables et je vous reviendrai, dire: «Bon, sur un axe du même genre au Québec, nous avons un taux d'accident qui varie de tel à tel.»

**LA PRÉSIDENTE :**

845 Parfait.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

850 La nuance que je ferais, si c'est pertinent, je n'en suis pas certain, il faut considérer que dans le cas de la nouvelle 35, qui est 38 kilomètres plutôt que 39, mettons, ou qui est pratiquement la même distance, il y a aussi 5 sorties. Donc, si je comprends bien, eux pourraient nous répondre, il y a quand même plus que 38 kilomètres de route. Donc, se pourrait-il qu'additionner ensemble deux routes et...

855 **LA PRÉSIDENTE :**

5 échangeurs.

860 **M. CLAUDE BENOÎT :**

... 5 échangeurs, X kilomètre de route représente plus d'accidents qu'il y en avait auparavant sur la 133.

865 **LA PRÉSIDENTE :**

En tout cas, on va attendre leurs chiffres. Mais vous allez prendre en considération les échangeurs?

870 **M. BERNARD CARON :**

875 Il est évident que les échangeurs vont être pris en considération. Sur une autoroute, souvent l'élément accidentogène, c'est les points justement de sortie et d'entrée d'autoroute. Donc, ce sont les échangeurs. Généralement, ce sont à ces endroits-là où on a une faiblesse au niveau de la sécurité. Donc, il est évident qu'une autoroute qui a 5 échangeurs par rapport à une autoroute qui en a 10, l'autoroute qui a 10 échangeurs va être probablement plus accidentogène.

Par contre, comme je vous disais, on va prendre des comparables et on va regarder à vous donner des informations statistiques qui correspondent à des comparables.

880

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

885

**M. CLAUDE BENOÎT :**

Merci. Ma question principale touche l'autre justification du projet, qui était de faciliter le transit Boston-Montréal. Si vous me le permettez, je vais poser possiblement quatre sous-questions dans ma question principale.

890

Si je comprends bien, suite à l'expropriation de la route 35, une nouvelle autoroute s'est construite, qui s'appelle l'autoroute 55 vers le sud. Vous me direz si je me trompe dans les dates. Donc, une question que je me pose: est-ce qu'il se pourrait qu'à ce moment-là, le gouvernement ait fait le choix conscient de dire: «La 55 est la route, est l'endroit le mieux placé pour faire une route, pour faire un échange avec la Nouvelle-Angleterre, direction Boston, direction assez centrale avec le Québec aussi.»

895

L'autre commentaire que je ferais, l'État de New-York, avec lequel – les gens pourraient nous répondre, à moins que je me trompe – il y a pratiquement le double du commerce entre le Québec et l'État de New-York qu'il y en a entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre, est desservi par le Québec présentement par une seule autoroute qui, si je comprends bien, est bien utilisée. Et ma question est encore celle-là: pourquoi le Québec et la Nouvelle-Angleterre auraient besoin de deux autoroutes pour couvrir le... surtout que, hier, on a vu des chiffres où ni une ni l'autre ne semblait tellement utilisée, ni la 133 ni l'autoroute 55 ne semblait extrêmement utilisée.

900

905

Donc, je me pose la question: est-ce qu'on va se retrouver dans la région avec trois routes, la 35, la 133 et la 55 à peu près pas utilisées, on pourrait parler de coûts, alors que ce serait inutile?

910

L'autre question, c'est un peu en corollaire aussi, mais je pense qu'elles vont ensemble. On entend parler, quand Charest va à Burlington, on entend parler qu'il se fait pousser dans le dos pour prolonger l'autoroute 35, la parachever; quand il va à New-York, on entend parler qu'il discute du TGV Montréal-New-York. Donc, si ce projet-là se met en marche à un moment donné, est-ce que la Montérégie va se retrouver traversée encore une autre fois par une tranchée à travers nos terres?

915

Est-ce que quelqu'un du ministère des Transports ou d'autres ministères peuvent nous répondre s'il y a une vue d'ensemble qu'est-ce qui serait le transport nord-sud entre le Québec et les états voisins?



920 Et parlant de TGV, je pense qu'il y a au moins trois ou quatre voies ferrées qui se rendent au sud de nos régions. Je ne sais pas dans quel état elles sont mais, de plus en plus, on est conscients que le transport par train est un transport qui pourrait être favorisé. Est-ce qu'il y a aussi une vue, dans la vue d'ensemble du transport, est-ce que le transport ferroviaire est utilisé?

925 Puis je finirais, c'est plus une boutade, mais ça ne l'est peut-être pas non plus. Au début de la colonie, l'axe Montréal-New-York, c'était le Richelieu, le lac Champlain et le canal Hudson. Est-ce qu'aujourd'hui, il y a encore une possibilité, où on parle de Saint-Jean et Burlington, est-ce qu'il y aurait une place pour ça?

930 Juste en soupant tantôt, je suis tombé par hasard sur une publicité du Québec Maritime qui disait:

*La majorité des produits que vous utilisez quotidiennement transite par navire.*

935 Donc, on entend parler que Baie-Comeau a redéveloppé le transport par barge, qui enlève beaucoup de camions sur la route du nord, c'est-à-dire la 138 je veux dire. On entend parler à Chicoutimi qu'ils veulent remettre un port pour utiliser cette possibilité-là qu'ils ont.

940 Je le prends en boutade parce qu'on n'en parle pas souvent, mais ça se pourrait. Je me demande s'il y a une vue d'ensemble du transport avec le Sud, avec les états du sud.

945 Comme de raison, je ne sais pas qui peut répondre à ces questions-là aujourd'hui, mais avant de construire une nouvelle autoroute, je pense que c'est des questions qui doivent être entrevues, autoroute qui, il me semble, ne sera pas tellement utilisée ou va en laisser une autre de côté moins utilisée.

**LA PRÉSIDENTE :**

950 Alors, on va adresser la question, qui est une question globale finalement en sous-éléments, au ministère des Transports.

955 Il y a beaucoup d'éléments qui pourraient être probablement répondus par le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. Il n'est pas ici ce soir, monsieur Brassard. Il va être avec nous demain.

Allez-vous être à l'audience demain, à Saint-Sébastien?

**M. CLAUDE BENOÎT :**

960 Demain, vous êtes dans notre région, on devrait y être.

**LA PRÉSIDENTE :**

965 D'accord. Alors, on va commencer à fouiller la question. Monsieur Caron, vous avez une heure pour répondre.

**M. BERNARD CARON :**

970 Merci. J'ai pris un certain nombre de notes. Je vais commencer par répondre au niveau de l'autoroute 55.

975 Pourquoi l'autoroute 55 a été construite avant la 35? C'est que c'est un axe qui a été pensé avant l'autoroute 35. Les expropriations au niveau de l'autoroute 55 ont débuté en 1964, selon l'information que j'ai. Donc, comme je vous dis, c'est un axe qui a été pensé avant; tandis qu'au niveau de l'autoroute 35, les expropriations ont été faites en 74. Donc, on voit qu'il y a une dizaine d'années d'avance au niveau de l'autoroute 55.

980 Maintenant, quant aux axes, on voit qu'au niveau des échanges entre la Nouvelle-Angleterre et le Québec, il y a trois axes. Il y a l'autoroute 55 qui connecte avec la 91. On a à Lacolle l'autoroute 15 qui connecte avec l'autoroute 87 en Nouvelle-Angleterre. Alors, vous voyez que vous avez deux axes majeurs aux États-Unis qui connectent avec un réseau autoroutier au Québec. Au niveau de l'autoroute 89 aux États-Unis, il y a un secteur qui est manquant, donc le secteur qui est à l'étude aujourd'hui.

985 Donc, on voit qu'au niveau des États-Unis, il y a trois axes majeurs, et il y en a deux qui sont connectés, il y a un troisième qui ne l'est pas. Et lorsqu'on parle de commerce, lorsqu'on parle de continuité dans les réseaux, je pense que c'est important que ces réseaux-là soient interconnectés. Et on sait aussi qu'une autoroute est toujours un élément qui est structurant pour le milieu. Dans les études, au niveau économique, on sait que dès que l'on construit une autoroute, autour de cette autoroute-là il y a toute une structure économique qui s'installe.

990  
995 Donc, concernant la réponse à savoir est-ce que l'autoroute 35 est nécessaire, je pense qu'elle doit se connecter avec un autre réseau. Ce réseau-là existe et je pense qu'il est important pour le milieu économique – je dis le milieu économique mais je dis aussi le milieu touristique – il est important que cette connexion-là soit faite.

**LA PRÉSIDENTE :**

1000 À ce moment-là, le tourisme, ce serait pour quelle région? Quel serait l'avantage touristique pour les gens d'ici?

**M. BERNARD CARON :**

Bien, du côté de la Nouvelle-Angleterre, vous avez le lac Champlain. Donc, on vit en

1005 bordure du lac Champlain. Venise-en-Québec est une porte d'entrée aux États-Unis pour le tourisme nautique. Donc, ça fait partie de la structure touristique de la région. Il y a du nautisme, mais il faut se rendre au nautisme, on a le lac Champlain. Donc, il faut s'y rendre.

1010 Monsieur a parlé aussi du TGV. C'est un projet qui se parle, effectivement. Je pourrais aller chercher plus d'information, mais c'est un projet qui n'en est encore qu'à un état embryonnaire. Il y a des études qui se sont faites. Mais pour vraiment que le projet démarre, il y a des études importantes et il y a des investissements qui sont, si ma mémoire est bonne, de tout près de 1 G\$.

1015 Mais effectivement, lorsqu'il y a des rencontres, et ça, on l'a au niveau des médias, lorsqu'il y a des rencontres entre les chefs politiques des deux côtés de la frontière, donc le Québec et la Nouvelle-Angleterre, c'est un sujet qui se parle. Mais c'est un sujet, je crois, qui se parle à long terme.

1020 Au niveau des échanges économiques, je vais demander à Bernard McCann de compléter, étant donné qu'il y a un travail qui a été fait à ce niveau-là.

**M. BERNARD McCANN :**

1025 Oui. Si vous consultez le Plan de transport de la Montérégie ou le document de proposition de Plan de transport de la Montérégie qu'on doit vous remettre à votre demande, vous allez voir qu'il y a toute une section sur le transport des marchandises et l'importance des corridors de commerce en Montérégie.

1030 Les trois corridors mentionnés par monsieur Caron sont des corridors nord-sud. Il faut compter aussi que par rapport au commerce vers l'État de New-York et vers le centre-ouest américain, l'autoroute 40 est un corridor aussi de commerce important utilisé par le camionnage à destination de New-York. Ils vont utiliser plutôt l'Interstate 81, l'Interstate 90 du côté de l'Ontario pour accéder au marché américain de ce côté-là.

1035 Mais pour revenir plus particulièrement au corridor de l'autoroute 35, route 133 actuellement, j'ai l'image que j'ai montrée hier dans la présentation où on voit qu'essentiellement, actuellement, c'est-à-dire en 1999, parce que l'enquête a été effectuée en 1999, ce corridor sert principalement pour des échanges entre Montréal, d'une part, Saint-Jean, Burlington au Vermont, donc le nord de l'État du Vermont avec lequel le Québec a énormément d'échanges en ce moment.

1045 Bon, j'ai mentionné qu'il y avait 7.5 G\$ d'expédition manufacturière chaque année environ vers la Nouvelle-Angleterre. Par le poste de Saint-Armand, on a environ 5.8 G\$ qui transite spécifiquement pour aller dans l'État du Vermont. Donc, 60 % des transactions au poste de Saint-Armand vont vers l'État du Vermont. Donc, ce corridor-là présentement sert surtout,

comme on le voit sur la carte, le corridor Montréal-Saint-Jean-Burlington au Vermont, mais le réseau de pénétration, comme je le disais, va jusqu'à Boston et Springfield au Massachusetts.

1050           Maintenant, je vais montrer une autre carte, celle des débits hebdomadaires de camions au poste frontalier de Stanstead – Rock-Island.

1055           Cette carte-là, on voit, comparativement à la dernière carte, que la 55 est utilisée de deux manières, c'est-à-dire pour aller desservir tout le secteur des industries manufacturières de l'Est du Québec, donc on voit l'embranchement vers Québec, mais aussi les autres embranchements vers d'autres régions de l'Estrie où on produit beaucoup de matières premières, ainsi que l'embranchement de la 10 qui pénètre jusqu'en Ontario pour aller desservir d'autres marchés vers l'Ontario.

1060           Donc, on voit qu'il y a beaucoup d'utilisateurs de la 10, qu'une fois sur la 10 vont plutôt poursuivre leur chemin vers Rock-Island actuellement, parce que l'enquête date toujours de 1999, pour aller emprunter le corridor de l'autoroute 55 et qui est reliée avec la 91.

1065           On voit que l'essentiel des échanges à cette hauteur-là, ça a lieu entre surtout Sherbrooke et le nord de l'État du Vermont, mais du côté est, là, qui est le nord de l'État du New-Hampshire, mais que les réseaux de pénétration, les échanges empruntent le même corridor de Springfield mais pour se rendre dans la région de New-York, de même que les utilisateurs vont utiliser l'autoroute 93 pour aller jusqu'à Boston.

1070           Maintenant, évidemment, on améliore un des trois corridors de commerce existants de façon à faciliter les échanges vers les États-Unis. Ce corridor-là deviendra une alternative de déplacement pour plusieurs déplacements de marchandises vers les États-Unis et pourrait être utilisé davantage à des fins d'échanges avec le Vermont, non seulement le nord de l'État du Vermont, mais plutôt vers les marchés du Massachusetts et du Connecticut aussi.

1075           Donc, ce corridor-là devient non seulement un corridor amélioré en matière de déplacement de marchandises mais aussi devient une alternative à l'utilisation d'autres postes comme Lacolle ou Rock-Island, en cas de force majeure.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1080           J'aurais des questions, mais je préférerais attendre demain la présence du ministère du Développement économique.

1085           J'aurais une petite question supplémentaire cependant, si on retourne un petit peu en arrière, pour monsieur Benoît. On parlait dans les années 60, enfin, il y avait une entente dans les années 60 qui justifiait l'autoroute 35. Vous avez parlé de ça à un moment donné dans votre présentation. Avez-vous dépoussiéré des archives?

**M. BERNARD CARON :**

1090

Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1095

Et puis est-ce que vous êtes en mesure de nous donner un peu d'information sur les suites de cette entente-là et puis quels étaient les tenants et les aboutissants de l'entente?

**M. BERNARD CARON :**

1100

Quand on parle d'entente, généralement c'est un document signé et qui a fait l'objet d'une signature de deux paliers de gouvernement. La vérification que j'ai faite, «est-ce que, au ministère des Transports, nous avons des ententes de cet ordre», et on a un registre de ces ententes-là, et on n'a pas au ministère des Transports une telle entente.

1105

J'ai demandé au ministère des Affaires intergouvernementales et je vais avoir une réponse probablement demain de la part de la personne que j'ai contactée. Mais cette entente-là, en tout cas je pense que c'est probablement un échange de vœux, mais sans qu'il y ait quelque chose de formellement écrit et de signé. Mais demain, j'aurai un contact avec maître Isabel qui s'occupe de ces ententes-là intergouvernementales et qui devrait me donner une réponse.

1110

Mais au niveau du ministère des Transports, j'ai vérifié, il n'y en a pas. Ce sera au niveau gouvernemental. Si j'ai quelque chose, à ce moment-là, tel que vous l'avez demandé, je la déposerai. Mais ça me semble être très hypothétique qu'une telle entente existe.

1115

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Alors, merci. Puis, monsieur, on compte sur vous demain?

**M. CLAUDE BENOÎT :**

1120

Possiblement. J'ai bien apprécié les réponses et j'adore les cartes que les gens préparent. Elles semblent très claires.

1125

Un petit détail, ça n'a aucune importance, mais j'aurais quand même aimé situer les dates, parce qu'à ma connaissance, on a construit le début de la 35 à côté de chez moi avant l'Expo. Donc, on doit l'avoir initiée au début des années 60 pour qu'elle ait été prête en 66, 67. C'est sans importance possiblement, mais est-ce qu'elle... donc, le projet date d'avant la 55 ou d'après la 55.

1130 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Du temps de «Soyons maître chez nous» avec Lesage.

1135 **M. BERNARD CARON :**

Je ne pourrai malheureusement pas démêler l'écheveau inextricable des autoroutes au Québec parce que, effectivement, dans les années 60, il y a eu un boom de construction d'autoroutes. Mais ce que je peux ajouter, c'est que le réseau autoroutier, c'est un réseau qui est structurant.

1140

Et monsieur parle de justification du projet. Je reviens sur ce point-là. Il y a une justification au niveau économique, au niveau commercial. Mais comme on a vu aussi hier, il y a d'autres justifications. Donc, c'est l'addition de toutes ces justifications, qui fait qu'un projet doit être mis de l'avant, et je pense qu'au niveau de l'autoroute 35, nous sommes rendus à cette date-là de parachèvement de cette autoroute-là.

1145

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va. Alors, on va prendre une pause d'une quinzaine de minutes.

1150

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1155 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Annie Tessier, s'il vous plaît.

1160 **Mme ANNIE TESSIER :**

Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

1165

Bonsoir!

**Mme ANNIE TESSIER :**

1170 J'aimerais ça revenir un peu sur la question du REA et des expropriations et de l'impact sur les entreprises agricoles.

Ma question, c'était les producteurs qui vont être expropriés ou les producteurs qui ont

1175 des superficies sous l'emprise actuelle vont perdre ces superficies-là au niveau de leur culture, et je me demandais, dans l'impact qui va être étudié, est-ce que ça va être étudié 2005 ou à la norme 2010 du Règlement sur les exploitations agricoles?

1180 Parce qu'on nous parle au ministère des Transports qu'eux ont des normes à rencontrer, mais le monde agricole a des normes à rencontrer aussi et je voudrais voir quel impact ça va avoir sur mes entreprises agricoles.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Pesant, est-ce que ça va être possible d'avoir cette information-là?

1185 **M. YVON PESANT :**

Oui, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1190 Pour 2010 aussi?

**M. YVON PESANT :**

1195 Pour 2010 aussi. C'est les choses justement qu'on discutait, à savoir c'est quoi les scénarios qui sont en jeu à l'heure actuelle par rapport à toutes les problématiques reliés à l'agriculture.

**LA PRÉSIDENTE :**

1200 C'est bien.

**Mme ANNIE TESSIER :**

1205 Et aussi, quand on parlait aussi de l'emprise avec le cours d'eau sur 8 kilomètres en dessous de l'emprise, si ce cours d'eau-là doit être relocalisé à l'extérieur de l'emprise et qu'on doit faire de nouvelles expropriations, il faudrait aussi étudier l'impact que ça va avoir cette chose-là.

**M. YVON PESANT :**

1210 Oui. Bien, c'est effectivement ce qu'on disait, c'est toutes ces choses-là qu'on veut examiner. Bon, à partir du moment où, comme je disais tout à l'heure, on aura la possibilité, pour ce qui nous concerne, d'avoir sur nos cartes même, avec les numéros de lots, le tracé

préférentiel et les alternatives possibles, c'est tous ces points-là qu'on va examiner au cas par cas.

1215

**Mme ANNIE TESSIER :**

Madame, juste une dernière question. Toujours par rapport au Règlement sur les exploitations agricoles et les règlements du ministère de l'Environnement, on empêche la remise en culture des terres qui n'avaient pas été exploitées dans les 14 dernières années. Là, il y a des superficies qui vont être perdues, qui sont présentement en culture. Puis moi, ma question aussi, c'était est-ce que les superficies perdues pourraient être remplacées par d'autres superficies qui ne le sont pas, qui ne l'ont pas été dans les 14 dernières années. C'est peut-être une question au ministère du Développement durable.

1220

1225

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1230

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Je ne peux malheureusement pas répondre à l'instant même. J'en suis bien désolée. Je sais que je peux entrer en contact avec deux personnes de notre bureau à Bromont, pas ce soir mais demain après-midi, pour avoir réponse à ça. Est-ce que ça pourrait satisfaire?

1235

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez être là demain, madame Tessier?

1240

**Mme ANNIE TESSIER :**

On est là jusqu'à vendredi, si nécessaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

1245

D'accord.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1250

Merci.

**Mme ANNIE TESSIER :**

Moi, ça allait. C'était les seules questions.

1255



**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien, merci.

1260 Monsieur Maxime Tremblay. Est-ce qu'il y a d'autres personnes inscrites au registre? Il y a monsieur Maxime Tremblay inscrit, madame Perle St-Jean. Madame St-Jean, oui. Est-ce qu'il y a d'autres personnes inscrites au registre pour le moment? Une autre, d'accord.

Bonsoir, monsieur Tremblay.

1265

**M. MAXIME TREMBLAY :**

1270 Bonsoir, madame Journault et madame Bigué. Je pense que l'autoroute 35 doit respecter le principe du développement durable. Je pense que c'est ce que le gouvernement tente de vendre ces temps-ci. C'est-à-dire qu'il faut autant respecter le volet environnemental, social et économique.

1275 Ma question est que fait le promoteur pour minimiser les impacts environnementaux, notamment en ce qui a trait les boisés, les plantes, c'est-à-dire les plantes qui sont vulnérables, et puis les espèces aussi comme, exemple, la rainette faux-grillon, les espèces fauniques?

**LA PRÉSIDENTE :**

1280 D'accord. Alors, pourriez-vous nous indiquer, monsieur Caron ou quelqu'un de votre groupe, justement les endroits où il y a des espèces vulnérables, non seulement parce qu'ils sont menacés d'extinction, mais parce qu'ils y trouvent un habitat favorable à leur vie, leur développement et aussi parce qu'ils ont des corridors de migration pour retrouver, par exemple, des zones de reproduction comme, par exemple, des endroits de nidification, où aller puiser de l'eau pour s'abreuver lorsqu'il y a des périodes de sécheresse l'été, par exemple, ou justement le cerf de Virginie, ses endroits de prédilection pour passer l'hiver.

1285

**M. BERNARD CARON :**

1290 Au niveau de l'étude d'impact, il est évident qu'aux endroits stratégiques, les endroits où on a des possibilités que ce soit des plantes, que ce soit des animaux qui sont stratégiques ou qui sont en... je ne veux pas dire en voie d'extinction mais qu'il y a des problématiques, ça a été étudié.

1295 Et à ce titre, je demande à Silvio Morelli, qui a traité ces aspects-là dans l'étude d'impact, de venir nous donner les principaux éléments de cette problématique ou de cette situation.

**M. SILVIO MORELLI :**

1300 Bonsoir! Tout d'abord concernant les boisés, le tracé proposé, en fait, recoupe une  
cinquantaine de boisés sur son parcours, qui totalise approximativement 800 hectares. Les  
1305 besoins d'emprise de l'autoroute vont en chercher 80 hectares. Donc, on parle de 10 % environ  
de la superficie boisée qui est dans l'axe de l'autoroute. Ça, c'est pour la partie des boisés.

Donc, c'est des boisés de ferme, effectivement, qu'on retrouve un petit peu partout, ce  
1305 sont évidemment des habitats pour la petite faune, la faune aviaire. Et donc, bien entendu, ces  
parties-là vont être effectivement perdues au profit du passage de l'autoroute.

Pour ce qui est des plantes rares, ce qu'on a déterminé... en fait, il y a un inventaire qui a  
été fait tout le long donc du tracé retenu. Ce qu'on a vu, on parle en termes de plantes menacées  
1310 ou vulnérables, à statut précaire donc, dans le secteur de Saint-Alexandre, on retrouve un type  
de jonc, le jonc acuminé, qui est touché par deux des trois variantes d'échangeur qu'on a  
regardées cet après-midi. Évidemment, l'échangeur situé plus en terre agricole permet d'éviter  
donc cet impact-là.

1315 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on peut voir les options?

**M. SILVIO MORELLI :**

1320 Oui. Pendant qu'on cherche, je vais continuer.

Il y a aussi l'ail des bois qui a été identifié à différents endroits le long du tracé. Nous,  
dans l'étude, on propose pour le jonc acuminé effectivement de replanter certaines espèces, en  
1325 fait certaines colonies, pour compenser ces pertes-là dans l'éventualité où l'échangeur, où on en  
retrouve, serait retenu au terme de l'étude. Donc, essentiellement c'est ça pour les plantes rares.

Pour ce qui est de la faune, évidemment, il y a tous les ruisseaux qui sont traversés par  
l'autoroute. Dans cette optique-là, le ministère donc a pris comme position de proposer des  
1330 ponceaux en arche pour éviter les interventions au niveau des cours d'eau, donc au niveau du lit  
de chacun des cours d'eau, de façon à minimiser les impacts sur l'habitat du poisson. Ça, c'est  
un aspect qui va être, en fait, discuté éventuellement avec Pêches et Océans Canada,  
notamment au niveau des mesures de mitigation et de compensation, effectivement.

1335 Tout le secteur de la forêt marécageuse, évidemment la traversée de la rivière aux  
Brochets, c'est une zone qui a été identifiée comme effectivement très riche, très diversifiée. Au  
niveau des espèces à statut précaire dans ce coin-là, on retrouve la fameuse tortue-molle à

épines, la tortue géographique aussi.

1340 Je peux peut-être préciser qu'au niveau de la traversée proposée, on a fait des inventaires. C'est sans aucun doute un habitat mais il n'y a pas de sites de ponte qui ont été identifiés.

1345 Ce qu'on veut, une fois que le projet va être réalisé, le ministère a aussi proposé de réaménager à l'intérieur de son emprise des habitats pour la tortue-molle à épines, parce que c'est un substrat qui s'y prête et ça pourrait compenser effectivement les pertes éventuelles dans ce sens-là. Il y a un suivi aussi qui va être fait là sur la viabilité de ces habitats-là. Essentiellement, c'est un petit peu le portrait.

1350 Si on revient à nos plantes, le jonc acuminé, on les retrouve essentiellement dans le boisé qui est ici, là. Donc, on avait une option originale qui était là, une option ici et la troisième était de ce côté-là, essentiellement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1355 Et pour le succès des plantes qui seraient relocalisées, comment ça fonctionne, ça?

**M. SILVIO MORELLI :**

1360 Il y a un suivi aussi qui va être effectué sur les deux premières années. Il y a aussi toute la logistique de replantation de ces plantes-là, donc en saison avec... il y a vraiment un protocole qui va être élaboré dans ce sens-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1365 Ce serait relocalisé à quel endroit? Parce que si elles sont si rares, c'est parce qu'elles ont un habitat particulier?

**M. SILVIO MORELLI :**

1370 Oui, effectivement. Mais dans le secteur, il y a plusieurs boisés qui seraient aptes à accueillir ces plantes-là. Bien évidemment, pour l'instant, on n'a pas fait de recherche pour identifier un site en particulier, mais évidemment dans le processus donc de mesure de compensation, il y aurait cette recherche-là qui serait à faire. Mais évidemment, ce serait de trouver les sites les plus rapprochés possible. À la limite, ça pourrait même être fait dans le même boisé, dans la mesure où il y a de l'espace.

**LA PRÉSIDENTE :**

1380 D'accord, mais s'il n'y en a pas ailleurs, c'est pourquoi? C'est parce qu'on sait que ces

plantes rares là, c'est que leur habitat a été détruit, en général.

**M. SILVIO MORELLI :**

1385 Oui, effectivement. Si elles ont un statut de plantes à statut précaire, c'est que les habitats où on en trouvait avant, effectivement ça a été détruit. Par contre, si on en trouve, c'est qu'il y a encore des habitats propices à les relocaliser.

1390 Et le jonc acuminé, je ne suis pas un spécialiste de la question, par contre, chez nous, il y a des gens qui ont regardé ça et ça se retrouve effectivement dans des boisés du type de ceux qu'on retrouve le long de l'emprise.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1395 Est-ce que les bretelles de l'autoroute ne viendront pas modifier les milieux qui étaient propices à la croissance de ce jonc particulier qui est menacé?

**M. SILVIO MORELLI :**

1400 Oui, ceux qui sont situés dans l'emprise vont effectivement disparaître, donc de là la mesure de compensation qui est proposée pour compenser donc ces pertes-là. Mais c'est sûr que les sites où vont se refaire les nouvelles plantations vont être situés dans des endroits qui vont assurer leur viabilité.

1405 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Mais vous n'êtes pas capable d'identifier où actuellement.

**M. SILVIO MORELLI :**

1410 Pour l'instant, non, on n'en est pas là dans notre démarche.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1415 Merci.

**M. BERNARD CARON :**

1420 À ce titre-là, j'ai eu une expérience avec le ministère de l'Environnement où on a ensemble trouvé – je travaillais auparavant en Mauricie – on a trouvé justement des terrains et on s'est assurés avec leur collaboration des repeuplements de ces espèces, c'était une espèce rare qu'on avait à l'occasion, donc de s'assurer et on a fait un suivi pour faire un repeuplement d'une espèce rare à ce moment-là.

Donc, ça peut se faire aussi en collaboration avec d'autres ministères.

1425

**LA PRÉSIDENTE :**

Commentaire du côté du ministère, madame Dupont?

1430

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Concernant les plantes rares, c'est certain que la position privilégiée du ministère, c'est de les éviter complètement. En second lieu, on peut penser à les relocaliser. Cependant, le taux de succès des relocalisations n'est pas assuré.

1435

Pour l'ail des bois, c'est une espèce effectivement pour laquelle ça se fait assez régulièrement et le taux de succès est assez bon. Il faut effectivement que ce soit dans un milieu très particulier pour l'ail des bois.

1440

En ce qui concerne le jonc acuminé, le taux de succès n'est peut-être pas assuré. Ce qu'on pourrait faire à ce niveau-là, c'est d'entreprendre des discussions avec le ministère des Transports. Et si on pense à le transplanter ailleurs, ce sera fait selon un protocole déterminé avec nos spécialistes et il y aura un suivi effectivement à faire là-dessus.

1445

Une autre chose qu'on demande parfois, c'est de la compensation, c'est-à-dire c'est de l'achat de terrain où se retrouvent des espèces rares pour protéger, faire en sorte que ces espèces-là ne soient jamais touchées finalement par l'acquisition de ce terrain-là.

Donc, c'est notre position par rapport aux espèces menacées, aux espèces végétales.

1450

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Maintenant, en ce qui concerne justement les corridors de migration ou les corridors que les animaux, les mammifères par exemple, utilisent pour aller à leur point pour soit l'eau ou soit pour leur reproduction, etc., est-ce que ça a été examiné, pour éviter aussi qu'il y ait des accidents sur la route?

1455

Parce qu'on a vu hier que, selon un témoignage de monsieur Benoît, il y a un segment qui serait situé dans la section de Saint-Armand, en tout cas, qu'on nous a parlé, où il y aurait particulièrement d'accidents avec la grande faune. Alors, ça, est-ce que ça a été examiné?

1460

**M. SILVIO MORELLI :**

Je pense qu'on a obtenu ce matin des données à ce sujet-là. Si je ne m'abuse, monsieur Caron, on a des statistiques sur les dix dernières années, c'est ça, sur les collisions avec le cerf de Virginie.

1465

Je ne sais pas si Bernard peut en dire plus?

**M. BERNARD CARON :**

1470

Oui. Dans le secteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et à Saint-Armand, nous avons établi une statistique depuis 1995 concernant les accidents ou les animaux morts qui sont récupérés de la faune. Donc, de façon générale, c'est toujours du chevreuil.

1475

Et donc, j'ai des statistiques ici entre 1995 et 2004 des animaux qui ont été récupérés sur le réseau routier du ministère. En moyenne, on a 1.2 chevreuil par mois que l'on récupère. C'est peu par rapport à ce qu'on retrouve en Estrie, mais c'est quand même une statistique qu'on a établie en colligeant toutes les récupérations que l'on fait.

1480

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y en a qui pourraient être récupérés par d'autres que vous, que le ministère des Transports je veux dire?

1485

**M. BERNARD CARON :**

Non. Sur le réseau routier, la façon dont on procède, lorsqu'il y a un animal qui nous est rapporté, on a des équarrisseurs que l'on embauche et qui les ramassent.

1490

Est-ce qu'à l'occasion, il peut y avoir quelqu'un qui les ramasse? On ne fera pas la police là. Mais généralement, les animaux qui ont été frappés ne sont pas bons à la consommation, donc la personne qui le récupère ne sait pas depuis quand il est mort. Généralement, le monde ou les automobilistes ou les riverains les laissent à leur place et c'est nous qui les récupérons.

1495

Et dans les dix dernières années, dans le secteur de Saint-Armand et Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, le tableau que l'on a, on en a récupéré 82. Donc, c'est ce que l'on a et c'est ce que je vais vous déposer demain.

**LA PRÉSIDENTE :**

1500

D'accord. Est-ce que, lorsqu'il y a une collision avec un véhicule, ça peut occasionner justement un accident avec le véhicule?

**M. BERNARD CARON :**

1505

Dans le cas du chevreuil, c'est moins fréquent. La problématique, souvent c'est avec les orignaux et ce n'est pas le genre d'animaux que l'on retrouve dans le secteur en question. Mais il n'y a rien qui empêche une perte de contrôle et quelqu'un se tue. Mais quand la personne

1510 frappe le chevreuil et qu'elle reste sur la route, généralement il n'y a pas de mort.

On a des morts avec les orignaux parce que les orignaux sont très hauts et ils... en tout cas, si on regarde ce qui se passe dans le parc des Laurentides, ils arrivent directement sur le conducteur ou son passager.

1515 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais quand même, ça donne un coup. C'est plus gros qu'une mouche, ça!

1520 **M. BERNARD CARON :**

Vous avez toute une comparaison.

**LA PRÉSIDENTE :**

1525 Parce que même, des fois un papillon nous surprend. Alors, ça peut être très surprenant.

Quand on descend justement vers New-York, bon, l'autoroute, il y a souvent des clôtures pour empêcher la faune de traverser et puis il y a des aménagements aussi pour faciliter les passages pour la faune. Est-ce qu'il y a des choses de prévues?

1530 **M. BERNARD CARON :**

1535 Actuellement, il n'y a rien de prévu. Il y a un comité au ministère qui étudie justement quelles sont les mesures qui pourraient être prises. On a des exemples, par exemple au Nouveau-Brunswick, ou vous parliez de l'État de New-York.

1540 Mais généralement, ces mesures-là se prennent principalement pour l'orignal, parce que c'est un animal qui fait en sorte qu'un accident avec un orignal est souvent grave. Avec les chevreuils, l'accident est moins grave et, sauf les pertes de contrôle, n'est pas mortel. C'est surtout les dommages matériels.

1545 Donc, on l'examine. On essaie de trouver au niveau du ministère des orientations. On ne peut pas mettre des clôtures électrifiées d'un bout à l'autre du réseau parce que c'est extrêmement dispendieux. Mais les endroits stratégiques, c'est ce qu'on essaie de découvrir, quels sont les endroits stratégiques où on peut mettre de tels aménagements.

**LA PRÉSIDENTE :**

1550 Il faut quand même garder l'accès à l'eau des milieux, parce que c'est souvent à la recherche de l'eau qu'ils font des...

**M. SILVIO MORELLI :**

Qu'ils traversent, effectivement.

1555 Si je peux me permettre de rajouter un point là-dessus, dans le système de drainage de cette portion de l'autoroute qui va être refaite, évidemment autant dans la partie à 4 voies actuelle que de la nouvelle autoroute, on va s'assurer d'optimiser le drainage, notamment pour éviter la formation de marres salines qui attirent souvent les chevreuils et qui contribuent de fait même aux risques d'accident et de collision. Donc, ça, c'est une des mesures d'atténuation qui va être  
1560 proposée.

**LA PRÉSIDENTE :**

1565 D'accord. On va sûrement en parler davantage à compter de demain, parce que c'est la région du sud qui est plus concernée, n'est-ce pas?

**M. BERNARD CARON :**

1570 Oui, effectivement. À Saint-Pierre-de-Véronne et à Saint-Armand, on arrive dans des secteurs qui sont boisés. Donc, c'est des secteurs qui attirent plus les chevreuils. Et avec Silvio Morelli, on va se préparer à y répondre. Merci.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1575 Moi, j'aurais une petite question supplémentaire. Dans l'étude d'impact, on parle de 11 espèces dans la flore qui est menacée. Vous prévoyez juste des mesures pour l'ail et puis le jonc. Qu'est-ce qui arrive des autres espèces?

**M. SILVIO MORELLI :**

1580 C'est que les autres espèces sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, alors que le jonc et l'ail des bois sont menacés ou vulnérables, oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1585 Il y en a qui sont désignées aussi dans les 11 espèces?

**M. SILVIO MORELLI :**

1590 Sont susceptibles d'être désignées. Écoutez, je vais vérifier pour vous assurer d'une bonne réponse.



**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1595 Pour demain?

**M. SILVIO MORELLI :**

1600 Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Parfait. Est-ce que le ministère de l'Environnement...

1605 **M. BERNARD McCANN :**

J'avais une précision à apporter. C'est que dans l'étude sur les espèces floristiques menacées, nombre de ces espèces se retrouve actuellement dans l'emprise du ministère qui se trouve dans la forêt marécageuse. Or, le fait de déplacer le tracé à l'extérieur de la forêt marécageuse doit être vu comme une mesure d'atténuation pour éviter la perte d'habitat et, en particulier, ces espèces identifiées dans l'étude sur les espèces menacées.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1615 De toute façon, on va en reparler demain.

**M. BERNARD McCANN :**

1620 Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1625 Est-ce que le ministère de l'Environnement a à ajouter quelque chose, une présentation? Non?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

J'aimerais que madame Saint-Amant réponde, s'il vous plaît.

1630 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Il y a effectivement deux espèces qui sont désignées dans le tracé de l'autoroute. Il y a l'ail des bois qui est désigné vulnérable depuis plusieurs années et il y a l'orme liège qui est désigné menacé depuis cette année. Mais selon les cartes qu'on a reçues dans le document de

1635 réponse aux questions et commentaires, il semblerait qu'il y aurait une occurrence affectée. Bon, il faudrait peut-être vérifier.

Pour ce qui est des autres espèces, c'est effectivement des espèces qui sont à statut...

1640 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Précaire?

1645 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

... susceptibles d'être désignées à court, moyen ou long terme, selon certains critères.

1650 Dans le cas du jonc acuminé, c'est une espèce de catégorie S-1, soit la catégorie qui est tout de suite avant de passer à la catégorie menacée, donc avant d'être désignée. Ce sont les espèces qui sont les plus sensibles, puisqu'il n'y a que cinq occurrences et moins de connues au Québec. De connues. On s'entend que ça ne veut pas dire qu'il y en a seulement cinq ou moins, mais ce sont celles qui sont connues.

1655 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour que les gens comprennent, pouvez-vous nous expliquer «occurrences», cinq occurrences.

1660 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Une occurrence, c'est une observation. Sur une occurrence, il peut y avoir plusieurs individus de cette même espèce, mais c'est une talle, disons, un endroit qui a été vu.

1665 **M. SILVIO MORELLI :**

Si je peux me permettre, dans le cas du jonc acuminé, on parle d'une cinquantaine d'individus dans cette occurrence qui a été observée à Saint-Alexandre.

1670 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est considéré comme la plus importante occurrence connue?

1675 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

C'est la seule occurrence connue. En fait, ce que j'ai compris des discussions avec les gens du patrimoine écologique chez nous et de l'étude d'impact, c'est qu'il y a déjà eu une autre

occurrence recensée, mais cette occurrence-là serait disparue et celles qui ont été découvertes dans le cadre de l'étude sont des nouvelles occurrences, finalement, mais tout de même les seules connues.

1680

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais ce serait la seule connue au Québec?

1685

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1690

Il y en a une.

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

1695

Connue.

**LA PRÉSIDENTE :**

Connue. Puis elle est là.

1700

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

C'est ça.

1705

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. SILVIO MORELLI :**

1710

Ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas d'autres. C'est qu'elle a été inventoriée dans le cadre du projet, donc des inventaires qu'on a faits.

**LA PRÉSIDENTE :**

1715

D'accord.

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

1720 C'est ça. Il faut comprendre aussi que ces espèces-là sont à statut précaire au Québec parce qu'elles sont à la limite de leur répartition sur le territoire. Donc, elle sont à la limite nord de leur répartition dans le sud du Québec. Ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas ailleurs dans le monde, soit aux États-Unis, par exemple. Mais au Québec, c'est la seule occurrence connue parce que c'est une espèce qui ne tolère que les climats du sud du Québec.

1725

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Et c'est l'occurrence qu'on va déplacer.

1730

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Effectivement.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1735

Et dont on a peu de chance de survie.

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

1740

Effectivement. Bien, enfin, comme on n'a aucune expérience de relocalisation de cette espèce-là, on a aucune idée du potentiel de relocalisation.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1745

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ça ouvre le sujet.

1750

**M. MAXIME TREMBLAY :**

J'aurais une sous-question concernant les boisés.

1755

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**M. MAXIME TREMBLAY :**

1760

Est-ce qu'il y aurait un moyen de compensation pour réduire le 80 hectares de bois perdu, entre autres à replanter des arbres dans une zone perdue, genre par des fragmentations de territoires agricoles? Est-ce que cette possibilité a été envisagée? Avec la machinerie qu'on a, je pense qu'il y aurait moyen de faire une démarche en ce sens.

1765

**LA PRÉSIDENTE :**

1770

D'accord. Alors, on sait qu'il y a une politique au fédéral, c'est zéro perte nette d'habitat dans le milieu aquatique. Est-ce que ça existe aussi au Québec une telle politique, d'abord au niveau aquatique, et est-ce qu'elle existe au niveau des milieux humides, par exemple, ou des milieux terrestres pour différents types d'animaux?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1775

En fait, ce volet-là d'habitat faunique relève du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. C'est eux qui gèrent ça. Puis ça touche beaucoup souvent l'habitat du poisson ou l'habitat dans lequel il y a des espèces menacées vulnérables. Ce sont les principaux habitats pour lesquels habituellement le MRN va demander des compensations.

1780

Cependant, comme ça relève d'un autre ministère, je ne veux pas trop m'avancer là-dessus. Peut-être qu'eux pourraient apporter un éclairage plus ample à ce niveau-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1785

Merci de la collaboration.

Allez-vous être avec nous demain soir, monsieur Tremblay?

**M. MAXIME TREMBLAY :**

1790

Oui. Je ne sais pas si ma question a été bien comprise. Moi, ce que je voulais dire, étant donné que le Haut-Richelieu, c'est de moins de 10 % des espaces boisés qui existent, ma question, c'était: est-ce que c'est possible, est-ce que ça a été envisagé de replanter certains arbres qui pourraient être replantés?

1795

Je ne dis pas des arbres vieux puis des gros arbres mais, autrement dit, c'est faire du reboisement indigène. C'est ça ma question. Est-ce que c'est possible de faire du reboisement indigène dans des secteurs où est-ce qu'il y aurait des terrains fragmentés et qui pourraient les accueillir pour essayer de réduire le 80 hectares perdu.

1800

**LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. On comprend bien votre question.

1805 **M. BERNARD CARON :**

La question de monsieur, c'est de voir est-ce qu'on pourrait reboiser du moins une partie du 80 hectares qui doit être utilisé pour les fins d'autoroute. Et à ce titre, je demande à Bernard McCann de donner un éclairage à ce sujet.

1810

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1815 **M. BERNARD McCANN :**

C'est une question assez complexe, celle que vous posez. Évidemment, nous, comme réalisateurs ou pour la mise en oeuvre d'un projet qui est accepté par le gouvernement, étant donné les conditions du décret, on doit aussi observer d'autres législations, celle du gouvernement fédéral, et on doit travailler avec plusieurs organismes qui poursuivent des objectifs différents.

1820

Donc, on a Pêches et Océans Canada qui, eux, veulent protéger l'habitat du poisson. On a aussi la FAPAQ qui, elle, nous demande de faire des vérifications sur les espèces vulnérables plus appropriées pour voir s'il y a présence d'espèces menacées ou de la faune à statut particulier et, s'il y a lieu, on doit recréer des habitats ou trouver d'autres formes de compensation.

1825

Dans le cas de la question particulière du citoyen, il va être possible à la fin du projet sur des parcelles que le ministère aura en sa possession et, bon, des parcelles enclavées ou d'autres parcelles situées, en possession du ministère toujours, mais dans la plaine inondable, de recréer des habitats pour la faune ichthyenne, le poisson, en forme de compensation, et en même temps créer une partie de cet habitat-là, replanter des espèces indigènes ou des espèces qui appartiennent déjà à la forêt marécageuse parce que c'est les meilleures chances de succès. C'est avec ces espèces-là qu'on risque d'avoir le plus de succès et de recréer l'habitat type qu'on aura, par ailleurs, à d'autres endroits détruit.

1830

1835

Donc, toutes ces formes-là, c'est un exercice assez complexe, mais ça se travaille avec les organismes de protection de la faune, effectivement.

1840

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ça devient maintenant plus courant de recréer des habitats avec les parties de

1845 terrain qui auraient été morcelées, mais ce n'est pas nécessairement une mesure qui est prise pour, par exemple, créer des corridors pour la faune. C'est en fonction de ce qui reste. C'est ça?

**M. BERNARD McCANN :**

1850 Oui, mais c'est en fonction des mesures de compensation. Je vais vous donner un exercice.

1855 Comme pour avec Pêches et Océans Canada, les gens de Pêches et Océans Canada sont préoccupés par l'habitat du poisson. Donc, ils ont des méthodes particulières de déterminer l'impact du projet sur l'habitat du poisson, qui se calcule en superficie perdue. Après ça, il y a une pondération qui est donnée selon la qualité des habitats.

1860 On va voir, à un endroit particulier au niveau de la plaine inondable, il y a plusieurs frayères de brochet ou de frayères de poisson importantes au printemps et, malheureusement, on doit empiéter sur certaines de ces frayères-là. Mais c'est quelque chose qui est assez facile à recréer pour compenser les pertes d'habitat du poisson.

1865 Pour les corridors comme tels de faune, ce n'est pas des choses qui sont suivies par les organismes comme la FAPAQ. D'autant plus qu'il faut que ce soit des problématiques bien particulières qu'on rencontre, comme il faut que ce soit... bon, la présence de cerf de Virginie dans le secteur n'est pas assez importante en ce moment pour qu'on commence à penser à des solutions précises pour éviter les accidents avec la grande faune. Dans certains secteurs de l'Estrie, les accidents sont plus nombreux que ce qu'on a observé actuellement.

1870 Puis quand on parle des rapports de police sur les accidents avec la grande faune, ce n'est pas seulement le cerf de Virginie, ça peut être d'autres animaux qui ont tout à fait des comportements différents.

1875 Donc, si les problématiques surviennent – mais ça, c'est plus en dehors du projet comme tel – ces problématiques-là sont étudiées, définies, puis on essaie de trouver les solutions qui vont enrayer le problème qu'on peut observer à tel endroit.

**LA PRÉSIDENTE :**

1880 Moi, je viens de traverser les États-Unis, et puis il y avait des endroits où il y avait justement du cerf de Virginie et c'était indiqué «cerf de Virginie» sur des autoroutes. Et il y avait des lumières clignotantes et puis il y avait réduction de vitesse à 50 – eux autres c'est milles – si ma mémoire est bonne. En tout cas, il y avait des réductions de vitesse.

1885 Est-ce que c'est des choses que vous envisagez dans certains corridors intéressants où on voit que finalement il faut que les animaux aillent s'abreuver?

**M. BERNARD McCANN :**

1890 Oui. Bien, dans le monde, il y a différentes solutions qui peuvent être apportées à des situations comme celle-là. Comme le problème du cerf de Virginie, la présence sur le réseau se fait beaucoup plus à l'aube, le matin, comme à la brunante le soir et c'est un problème de nuit. En Ontario, on signale non seulement la présence du cerf, mais on mentionne en anglais que c'est un problème de nuit pour les usagers.

1895 On n'a pas encore au Québec de politique particulière pour signaler la présence du cerf. Vous savez que le cerf n'a pas de corridor particulier, il n'a pas de pratique particulière. Par rapport à l'original, le cerf est plutôt très indiscipliné. Il peut se retrouver un peu partout. Il n'a pas de route à lui. Il peut se retrouver sur la route à n'importe quel endroit.

1900 C'est pour ça qu'on n'est pas capable de trouver de corrélation parfaite entre la présence d'un ravage de cerf à tel endroit et les accidents sur la route, c'est à cause du comportement de l'animal comme tel. Mais c'est possible que dans un avenir rapproché, on vienne à signaler la présence autrement que par le seul usage d'une pancarte jaune avec l'image du cerf de Virginie.

**LA PRÉSIDENTE :**

1905 Ça va?

**M. MAXIME TREMBLAY :**

1910 Oui, ça va.

**LA PRÉSIDENTE :**

1915 Allez-vous venir lors d'autres séances pour continuer votre questionnement?

**M. MAXIME TREMBLAY :**

Demain, il y a une autre séance?

1920 **LA PRÉSIDENTE :**

À Saint-Sébastien.

**M. MAXIME TREMBLAY :**

1925 Oui, je vais être là.



**LA PRÉSIDENTE :**

1930 D'accord. Madame Perle St-Jean, s'il vous plaît.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1935 Merci beaucoup. J'ai fait plusieurs recherches qu'est-ce qui pouvait être les causes des accidents. Comme dans mon coin, on me dit tantôt 1,2 chevreuil répertorié qui aurait été tué sur la route en un mois. Ça veut dire qu'on a notre quota la semaine passée, parce qu'il y en a eu deux de morts, mais peut-être 1,5 parce qu'il en restait un bon morceau.

1940 Je me demandais si, ça, dans les facteurs de cause d'accidents, on n'avait pas des chiffres qui étaient réels par rapport à ça? Quand vous parlez d'accidents, j'aimerais savoir, admettons, c'est-tu juste des morts ou si c'est des accidents? Quand on dit: «118 accidents», il faut-tu que les gens soient morts?

**LA PRÉSIDENTE :**

1945 D'accord. On a vu tantôt des chiffres. Je crois c'est 2 % de mortalité.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1950 Donc, sur 118 accidents, ça pourrait être différents facteurs. Ça pourrait être le facteur humain, ça pourrait être un chevreuil, un raton laveur, une mouffette, un chien. Ça pourrait être un paquet de choses finalement.

1955 Des routes endommagées, ça pourrait être ça aussi peut-être qui pourrait être un facteur d'accidents, des mauvaises pentes dans les routes, des routes qui soient trop étroites, des courbes trop serrées, des lignes de peinture qui indiquent pas vraiment la bordure ou le centre, les pointillés qui sont absents ou invisibles. Ça aussi, je pense, ça pourrait être des causes d'accidents probables.

1960 Le fait qu'il y a des pneus des automobiles qui creusent la route, je le sais pas, est-ce que c'est les pneus qui creusent la route ou est-ce que c'est la route qui est faite de façon à ce qu'à tous les deux ans, elle devra être refaite? Est-ce qu'il y a quelque chose qui fait qu'on peut avoir une bonne recette pour de l'asphalte ou c'est impossible?

1965 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1970 C'est une question.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. C'est ça, c'est le poids des véhicules aussi, le poids des véhicules...

1975

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Bien, un camion ne rentre pas dans ces traces-là, moi qu'on m'a dit.

1980

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah! non?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1985

Non. C'est des automobiles, parce qu'un camion est plus large. Il porte plus large aussi, parce que la rainure, elle est faite mince quand même.

**LA PRÉSIDENTE :**

1990

Bien, j'en apprends.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1995

Bien, c'est ma remarque.

**LA PRÉSIDENTE :**

2000

D'accord. On va aller voir. Alors, on vous a demandé justement... vous étiez là tout à l'heure quand on a demandé quelles sont les mesures qui devraient être prises sur la 133 pour améliorer considérablement la sécurité de cette route-là partout, toutes les interventions qui seraient nécessaires, avec les coûts et le calendrier. D'accord?

2005

Est-ce que du côté de la chaussée, la qualité de la chaussée, est-ce qu'il y a quelque chose à faire pour éviter justement ces rainures-là? Et c'est dû à quoi?

**M. BERNARD CARON :**

2010

Si on parle strictement – c'est ce que nous, on appelle de l'orniérage – effectivement, ce n'est pas les automobiles qui sont la cause, ce sont les camions. En termes d'agressivité de la chaussée, si le chiffre est bon en ma mémoire, un camion donne une agressivité d'à peu près 35 000 véhicules sur la chaussée. Donc, on voit que ce sont vraiment les camions qui sont la cause de la détérioration de la chaussée.

2015

Maintenant, l'orniérage peut être causé de deux façons. La première, c'est le pavage qui se déforme et on appelle ça des ornières de fluage. Donc, c'est lors de périodes très chaudes, à cause du manque de cohésion dans le pavage lorsqu'on a un grand nombre de camions, c'est tout simplement le pavage qui se déforme et qui flue sur le côté. Donc, c'est un des types d'ornière qui se forme et c'est en période de chaleur par des camions.

2020

L'autre situation où on a des ornières, c'est la capacité de la route. On appelle ça un phénomène de fatigue. À force d'avoir des pneus qui sollicitent la chaussée, les fondations de la chaussée s'affaiblissent et, à ce moment-là, il y a un creux qui se forme. Mais par contre, à ce moment-là, on s'aperçoit dans le sentier de la roue, c'est du carrelage. Donc, vraiment l'enrobé bitumineux se casse au niveau du chemin de la roue.

2025

Donc, en termes d'orniérage, c'est les deux phénomènes qui se produisent et c'est toujours des phénomènes qui sont provoqués par les véhicules lourds.

2030

Maintenant, au niveau du ministère des Transports, l'orniérage est considéré comme un des éléments qui nous incitent à recouvrir la route de nouvelles couches d'asphalte. Et la raison en est que lorsque l'on a de l'orniérage à une certaine profondeur – cette profondeur-là, je ne le l'ai pas en tête, mais habituellement c'est quelque chose comme un 1/2 pouce ou une dizaine de millimètres – à ce moment-là le phénomène, c'est que les automobiles ont un problème d'aquaplanage et, avec l'aquaplanage, il y a une perte de contrôle.

2035

Donc, l'orniérage est généralement un phénomène qui nous amène à intervenir plus rapidement sur la chaussée, donc à faire une couche de réhabilitation plus que tout simplement de la fissuration ou une détérioration du confort. Donc, c'est parce que c'est un phénomène de sécurité. Donc, c'est une perte de sécurité. Donc, c'est pour ça qu'on intervient plus rapidement lorsqu'on a un phénomène d'orniérage.

2040

**LA PRÉSIDENTE :**

2045

J'ai bien compris qu'un camion qui passe sur une route fait le même effet que 35 000 autos?

**M. BERNARD CARON :**

2050

Oui, c'est ça. C'est ce que l'on a. En tout cas, c'est ce que j'ai à la mémoire. Et madame Bigué me fait signe que oui, j'ai une alliée à votre table. Mais effectivement, une automobile, ça pèse entre 1 000 et 2 000 kilos; les camions, ça pèse au-dessus de 60 tonnes.

2055

C'est l'effet conjugué de trois choses: le poids du camion, le nombre de roues qui passent. On appelle ça le rebondissement. Donc, il y a un très grand nombre de roues. Il y a des camions qui ont, je ne sais pas, qui ont 7 ou 8 essieux, donc le rebondissement. D'une roue à l'autre, la chaussée n'a pas le temps de récupérer.

Et le troisième phénomène, c'est la pression dans les pneus. Plus on a avancé dans le temps à partir des années 60, plus la pression dans les pneus a augmenté et cette pression-là a un effet direct sur l'agression de ces pneus-là au niveau de la chaussée.

2060

Donc, c'est ces trois phénomènes-là conjugués qui, avec le temps, le poids des véhicules a augmenté, le nombre d'essieux a augmenté et la pression dans les pneus a augmenté, et c'est ces trois phénomènes-là qui font en sorte qu'on retrouve ces phénomènes d'orniérage là, que l'on ne retrouvait pas dans les années 70. On a commencé à voir des phénomènes d'orniérage vraiment importants vers les années 85.

2065

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Ça veut-tu dire qu'on a une mauvaise recette d'asphalte? On n'est pas à jour avec les changements?

2070

**M. BERNARD CARON :**

Notre réseau routier a été construit principalement dans les années 50 et 60. Ces phénomènes d'agression de la chaussée n'étaient pas connus et c'est sûr qu'on doit vivre avec cette détérioration plus rapide.

2075

Il est évident que, aujourd'hui, avec la connaissance que l'on a de ces phénomènes-là, lorsque l'on construit une chaussée neuve ou lorsqu'on reconstruit une chaussée neuve, on peut aussi prendre une route et la reconstruire, donc changer la fondation et la couche de pavage, l'enrobé bitumineux en surface, maintenant on peut calculer de façon beaucoup plus précise ce phénomène-là.

2080

Et sur les nouvelles autoroutes, aujourd'hui, on a des méthodes de calcul qui sont très poussées. Maintenant, on parle en essieu. Donc, on anticipe le nombre d'essieux qui passera dans une année, on appelle ça un ECAS, et on fait nos designs en fonction de cette agression que l'on aura sur cette chaussée-là. Donc, on utilise vraiment des essieux camions pour faire nos conceptions de chaussée.

2085

Donc, quand on fait une conception de chaussée, c'est l'épaisseur des fondations plus l'épaisseur du pavage et cet agencement-là fait en sorte que ça résiste à un certain nombre de millions d'ECAS que l'on calcule. Donc, maintenant, chaque chaussée d'autoroute est designée en fonction de l'agression qu'elle aura.

2090

**LA PRÉSIDENTE :**

On ne fait pas une générique sur ça, mais ça m'intéresserait d'en savoir plus, de toute façon.

2095

2100 Est-ce que justement le poids du véhicule a une grande importance? Parce que justement aux États-Unis, il y a beaucoup d'endroits où il y a des pesées. Est-ce qu'on est aussi sévère qu'aux États-Unis pour les poids des véhicules lourds par rapport aux essieux?

**M. BERNARD CARON :**

2105 Au niveau de nos règles ou de nos normes de charge, c'est à peu près équivalent aux États-Unis. Il y a des différences d'un état à l'autre, mais on est à peu près dans le même, en français, dans le même «range», dans la même...

**LA PRÉSIDENTE :**

2110 Intervalle de confiance.

**M. BERNARD CARON :**

2115 ... dans le même intervalle, allons-y avec. Donc, on est à peu près dans les mêmes capacités.

2120 Tous ces phénomènes-là ont été étudiés dans un programme qui s'appelait le Programme SHARP, un programme où il s'est dépensé tout près de 1 G\$. C'est un programme conjoint Canada – États-Unis et il y a beaucoup de renseignements qui nous ont permis maintenant de faire des conceptions de chaussées qui sont beaucoup plus économiques d'une part et qui correspond beaucoup plus à la capacité exacte que l'on a besoin pour une autoroute.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

2125 Je suis contente de savoir ça. Ça fait qu'on est encore au mode test pour l'asphalte, si je comprends bien. Ça fait qu'à ce moment-là, sur la 35 qui est présentement la 35, à la jonction de la 133, on voit encore que l'asphalte n'a pas été bien testée, puisqu'il y a des ornières comme...

2130 **LA PRÉSIDENTE :**

Ou les travaux de réparation n'ont pas été faits et ils sont dus ou presque?

**M. BERNARD CARON :**

2135 Maintenant, au niveau des bitumes, au niveau des granulats, on connaît très bien les comportements. Si on est au niveau test... il peut arriver qu'il y ait des phénomènes qui nous échappent encore. Mais on est beaucoup plus exact maintenant. Je ne vous dis pas qu'il n'arrive pas que... on constate d'ailleurs, lorsqu'on circule, parfois on trouve juste une zone de 1

2140 kilomètre qui est orniérée. Qu'est-ce qui s'est passé là? Quand on rencontre ce phénomène-là, on se pose la question, on essaie d'y répondre.

2145 Mais au niveau de la capacité de la chaussée, lorsque la chaussée se détériore, lorsque la chaussée est rendue à la fin de sa vie utile, on retrouve l'orniérage, bien, c'est parce que les fondations ont pris toute leur charge. Donc, le phénomène de fatigue est rendu à son maximum. Et ça, on n'y peut rien. Ce n'est pas le pavage qui est en cause, c'est vraiment la fatigue.

2150 Avant de venir aux audiences, j'ai fait sortir justement sur la route 133 la carte d'orniérage. Donc, les épaisseurs d'orniérage que l'on retrouve justement dans le secteur qui nous concerne, donc entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, j'ai cette carte-là.

2155 Donc, tout à l'heure, je parlais de 10 millimètres. Lorsque vous voyez des secteurs jaunes ou rouges, c'est des secteurs, il y a un orniérage avancé. Donc, en principe, on voit ici, c'est dans le secteur de Saint-Sébastien, le niveau d'orniérage est rendu supérieur à 15 millimètres et ça devrait nous permettre de justifier une intervention rapide dans ce secteur-là.

De mémoire – j'ai ma liste de projets – je ne peux pas vous dire si elle est programmée pour l'année à venir, mais en principe ça devrait nous amener à intervenir rapidement.

2160 Dans les secteurs où on voit où c'est jaune, donc on se dirige vers une problématique d'orniérage.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2165 Est-ce que ça fait partie de la liste dont on parlait tout à l'heure, que vous allez remettre à la municipalité?

**M. BERNARD CARON :**

2170 Oui. Ça, on va vous le remettre. Ce n'est pas à la municipalité.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

D'accord.

2175

**LA PRÉSIDENTE :**

2180 Je vous invite, madame St-Jean, à consulter le document qui va être incessamment déposé sur toutes les mesures qui devraient être prises pour remettre la route 133 le plus sécuritaire possible et avec le calendrier des travaux.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Oui.

2185

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça s'en vient ce document-là.

2190

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Parce que ce n'est pas seulement sur la route 133 qu'il y a ces problèmes-là. Moi, je n'utilise plus la 133 depuis longtemps parce que je la trouvais bien croche puis bien dangereuse. J'utilise d'autres chemins, dont la 227, qui est super dangereuse aussi, mais comme il y a moins de trafic, je me dis: je risque moins.

2195

Mais les problèmes d'orniérage sont sur le chemin Grande Ligne aussi. Puis c'est des chemins qui sont quand même très, très utilisés. Ça fait que je me dis, en même temps, peut-être qu'on pourrait faire les tests sur nos vieilles routes, les élargir, voir à... bien, il y a d'autres choses qui sont cause aussi que j'ai remarqué pour les accidents, qui pourraient être des causes d'accident.

2200

Est-ce que je peux continuer ou est-ce que je prends un peu trop de temps?

2205

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

2210

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Bon, les bandes de pneus qu'on appelle «recap» qu'on retrouve du long du chemin, on en retrouve un peu partout, peut-être que ça aussi, ça peut être une cause d'accident. Quelqu'un qui perd son pneu à moitié, ça peut aller mal aussi. Ça fait que ça va avec les véhicules mal chaussés aussi.

2215

Est-ce que les causes aussi des accidents, ça peut être les tempêtes? La glace? Les lames de neige? La poudrerie? Ça peut être le manque d'expérience vu un bas âge ou un âge trop avancé? Ça peut être un paquet de facteurs, finalement, qui peut être mécanique aussi.

2220

Ça fait que ce n'est pas seulement que la route et une route ou une autre. En tout cas, je pense, comme vous dites, d'aller voir ce qui va être fait, puis peut-être revenir avec d'autres suggestions aussi. Mais la route, il faut qu'elle soit sécuritaire. Qu'elle soit d'un chiffre important ou moins important, je pense que les gens ont la même importance qu'ils utilisent une route ou une autre.

2225 Je vous remercie beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

2230 D'accord. Un complément?

**M. BERNARD CARON :**

2235 Peut-être un commentaire que madame amène. Avec la construction de l'autoroute 35, il y a un phénomène, c'est que les camions vont avoir tendance à prendre beaucoup plus l'autoroute pour sa fluidité. Parce que généralement, c'est du transit. Et la chaussée de l'autoroute à ce moment-là sera construite en fonction de l'agressivité de ces camions. À ce moment-là, ça nous permettra d'alléger les routes comme la 133, effectivement, la 227, qui ont besoin de réhabilitation. Donc, ça nous permettra d'envoyer les camions sur l'autoroute.

2240 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Madame St-Jean.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

2245 Oui, je m'excuse. Je me demande pourquoi vous ne le faites pas tout de suite, mettre de la bonne asphalte sur les routes, puisque vous savez que vous pouvez en faire sur la nouvelle route. Pourquoi pas ceux qu'on a déjà, qu'on utilise déjà, élargir, les mettre plus conformes, plus sécuritaires?

2250 Parce que la 227, c'est quelque chose, c'est vraiment quelque chose. Parlez-en à un camionneur, il s'agrippe sur la ligne du milieu, puis il empiète un peu du côté de l'autre pour être sûr de ne pas verser dans le fossé à bien des endroits. Puis c'est une route qui est importante, puis il y a beaucoup de trafic sur cette route-là, que ce soit pour se rendre à Saint-Sébastien ou se rendre à Saint-Grégoire ou à Marieville.

2255 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron, la 227, avez-vous examiné ça aussi?

2260

**M. BERNARD CARON :**

2265 Oui. Mais effectivement, je dois avouer que madame... en tout cas, il y a certains secteurs de la 227 qui sont dans un état de dégradation avancée et, tout comme la 133, on a un programme de réhabilitation, mais je dois intervenir sur ces routes-là selon les disponibilités budgétaires qui me sont fournies. Donc, on fait avec l'argent que l'on a et on priorise les secteurs au fur et à mesure.



Et je vous ai donné un mode de priorisation. Par exemple, la carte d'orniérage, ça nous permet de cibler les endroits qui sont les plus urgents où intervenir.

2270

**LA PRÉSIDENTE :**

Puis vous l'avez aussi cette carte-là pour la 227?

2275

**M. BERNARD CARON :**

J'ai la carte...

**LA PRÉSIDENTE :**

2280

Pas ici, mais...

**M. BERNARD CARON :**

2285

Non, je ne l'ai pas ici, parce que la 133, c'était la route qui m'apparaissait la plus... qui faisait partie de l'étude, là, mais on a des résultats d'orniérage. En tout cas, il faudrait que je vérifie, mais on doit l'avoir sur la 227 aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2290

D'accord. Maintenant, le fait de remettre une couche d'asphalte, ça a un coût. Mais devoir rebâtir la fondation de la route, c'est beaucoup plus cher? Ça représente quoi comme différence au kilomètre, par exemple?

2295

**M. BERNARD CARON :**

Les deux interventions que vous m'amenez, on les utilise selon les besoins. Généralement, lorsqu'on veut intervenir sur une route, par exemple, on vérifie si les fondations sont bonnes, si la capacité portante est suffisante et c'est ce qui nous permet de cibler l'intervention.

2300

Il peut avoir plusieurs types d'interventions, qui passent de la couche de pavage, qui coûte quelque chose comme 100 000 \$ du kilomètre, à une réhabilitation complète des fondations. Donc, on enlève environ 1,2 mètre de matériaux et on remet des matériaux neufs qui ont des qualités de support, qui ont d'excellentes capacités de support. Et à ce moment-là, on peut parler d'interventions qui varient entre 500 et 700 000 \$ du kilomètre.

2305

Donc, vous voyez que c'est très variable. On peut parler de entre 100 000 \$ et 700 000 \$ du kilomètre, selon le type d'intervention que l'on a choisi. Alors, quand on vise une réhabilitation complète, il faut avoir des justifications qui nous permettent de justifier une telle

2310

intervention. Et souvent, on fait un genre de calcul bénéfices-coûts pour ce genre de projet là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2315 On va avoir plus d'information lorsque le document va être déposé. Vous prévoyez déposer ça quand?

**M. BERNARD CARON :**

2320 Les cartes d'orniérage?

**LA PRÉSIDENTE :**

2325 Oui et puis le plan d'intervention sur la 133.

**M. BERNARD CARON :**

2330 Oui, je les ai. Demain matin, je vais le réviser et je vais le faire valider, parce que vous comprenez que ça a un certain caractère politique. Mais je pense que compte tenu des travaux de la commission, je pourrai déposer ça, il n'y a pas de problème.

Vous me demandez une date, je vais essayer demain, au plus tard jeudi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2335 D'accord. Oui, madame?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

2340 Je m'excuse. Je comprends que c'est à caractère politique, vous êtes un peu poussés pour nous faire... pour faire la 35 rapidement. Mais moi, je serais d'avis que plutôt juste paver parce que c'est moins cher, c'est comme couvrir la plaie plutôt que de la guérir, je pense que si on n'a pas de gros investissements à mettre, bien, qu'on les mette sur quelque chose qui est déjà là peut-être pour l'améliorer.

2345 **LA PRÉSIDENTE :**

2350 Voulez-vous me dire, monsieur Caron, supposons qu'on refait une route sur 1 kilomètre et que ça coûte 500 000 \$, supposons, au lieu de 100 000 \$ si on fait juste paver, à ce moment-là l'intervention on doit la reprendre à quelle fréquence comparativement à une route où on a fait le pavage de surface?

**M. BERNARD CARON :**

2355 Ça peut varier. On a un système de gestion de chaussée qui nous permet justement de...  
on a des courbes de dégradation. C'est un système qui nous permet d'être prévisionnels. Quand  
on met une couche d'usure, donc une couche de pavage, dépendant de la qualité de ce qu'on  
met en dessous, ça peut durer 7 ans, mais ça peut aussi aller à 15 ans. Ça dépend aussi de la  
solllicitation, donc du nombre de véhicules/jour qui passent, du nombre de camions.

2360

On parlait tout à l'heure dans le secteur de Saint-Armand, où on avait 30 % de camions.  
C'est une agression importante au niveau de la chaussée. À ce moment-là, il est évident qu'une  
couche d'usure se détériore beaucoup plus rapidement. Mais de façon générale, on calcule 15  
ans, mais lorsqu'il y a agression importante, ça peut être aux 7 ans.

2365

**LA PRÉSIDENTE :**

Et comparativement à une route où on a repris la couche de fond?

2370

**M. BERNARD CARON :**

Lorsqu'on refait une route ou lorsqu'on aura... si on fait, par exemple, l'autoroute, c'est  
au moins 15 ans avant de remettre une couche d'usure et la couche de pavage, quand on la  
remettra, ce sera probablement à titre préventif plutôt qu'à titre...

2375

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour des raisons.

2380

**M. BERNARD CARON :**

... pour des raisons, parce que la chaussée est brisée.

2385

Si je prends l'exemple de la 227, il est évident que si je mets une mince couche d'usure ou  
une couche d'usure tout simplement sur cette route-là, compte tenu que la fondation est  
probablement arrivée à la fin de sa vie utile, sa durée de vie va être beaucoup plus courte. Et on  
sait aussi qu'il y a un certain nombre de camions qui circulent sur cette route-là.

2390

Donc, il y a beaucoup de facteurs qui rentrent en ligne de compte, mais on fait pour le  
mieux avec les budgets qu'on nous donne. Comme je vous disais, on a un système de gestion de  
chaussée qui nous permet de prioriser. On avait l'orniérage, on a ce qu'on appelle un indice de  
confort. On ausculte nos routes année après année et ça nous permet de cibler les endroits les  
plus urgents où intervenir.

2395 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et le fait que le gouvernement a une politique de développement durable, est-ce que ça l'incite à faire davantage des travaux qui durent plus longtemps?

2400 **M. BERNARD CARON :**

2405 On est obligés de vivre avec le réseau que l'on a actuellement. On a eu quand même, au niveau de nos politiciens, au niveau du ministère des Transports, on nous a annoncé qu'on avait des budgets qui étaient plus élevés qu'auparavant. On a eu, l'année dernière, 1,2 G\$ plutôt que 800 M\$ par les années précédentes. Cette année, on a 1,3 G\$ et on nous promet 1,4 G\$ l'année prochaine.

2410 Donc, c'est un effort que le gouvernement reconnaît à savoir le réseau routier a besoin de plus d'argent pour conserver à tout le moins son niveau actuel. Et il est évident que l'on intervient généralement sur ce qu'on appelle le réseau supérieur, le réseau stratégique, donc le réseau où il y a beaucoup de commerce qui s'y fait. Donc, on a des catégories de route.

2415 Il est évident que, par exemple, ce que nous, on appelle une route collectrice, qui relie deux municipalités ensemble, ce niveau de route là, malheureusement on intervient beaucoup moins par rapport au réseau supérieur.

**LA PRÉSIDENTE :**

2420 Alors, on a eu un petit cours. On va avoir d'autres informations avec le dépôt des documents, on espère demain soir. Je vous inviterais à en prendre connaissance. Est-ce que vous allez pouvoir participer à la fin des travaux cette semaine?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

2425 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2430 Alors, peut-être que vous pourrez poser d'autres questions.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Oui.

2435 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

2440           Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

2445           Monsieur Claude Benoît, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Benoît est le dernier intervenant pour ce soir? Oui? Alors, on va aller par la suite à certaines questions au niveau des ministères.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2450           Rebonsoir, madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

2455           Rebonsoir.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2460           Ma question, il y a un lien avec qu'est-ce qui vient de se parler, puis je voudrais juste noter où je n'ai pas noté tantôt quand je parlais des possibilités de transport ferroviaire. Peut-être que c'est une question qui va être répondue plus tard mais, pour moi, elle est pertinente, surtout à l'égard de qu'est-ce qu'on vient de parler, le nombre de camions sur la route et combien les voies ferrées pourraient suppléer avec une bonne organisation à ce problème de camions sur les routes. Et ma question est aussi reliée justement à ces questions d'entretien-là.

2465           Je commencerais en posant la question: est-ce que 250 M\$ pour la 35, est-ce que c'est un montant qui est réaliste ou on doit s'attendre à des augmentations de coûts?

2470           Deuxième question reliée à ça: est-ce que dans les yeux du Québec, construire une route comme la 35, est-ce que c'est considéré comme un investissement ou une dépense? Et si c'est un investissement, je serais curieux de savoir quels sont les coûts annuels d'une route de ce type-là.

2475           En agriculture, on détaille ça par dépréciation, intérêts, rénovation, les taxes, les assurances. Probablement que dans le cas du ministère des Transports, il n'y a pas de taxes à payer. Je ne sais pas s'il y a des intérêts à payer ou à considérer.

              Je serais curieux de savoir le coût annuel d'entretien. Et j'imagine qu'il y a l'entretien et aussi les frais de dépréciation.

2480 L'autre question au niveau du coût: est-ce qu'on s'attend à une PPP ou c'est une construction complètement publique?

**LA PRÉSIDENTE :**

2485 Dans votre liste de questions, auriez-vous aussi : est-ce que le gouvernement fédéral va participer au financement?

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2490 Pour moi, c'est le même argent.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2495 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Pour moi, c'est le même argent, que ce soit...

**LA PRÉSIDENTE :**

2500 Mais nous, on l'a comme question.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2505 Et je dirais aussi, on parlait de camions tantôt, on donne souvent la justification du piètre état de nos routes. C'est pour ça que je trouve que le lien est intéressant; on ne s'était pas parlé, moi et Perle.

2510 L'étendue du réseau routier québécois en proportion du nombre de payeurs de taxes au Québec et la question que je me pose encore: est-ce que c'est en augmentant notre étendue du réseau routier qu'on va l'améliorer?

2515 Est-ce que le budget de la Montérégie – si je comprends bien, on fait affaire avec une direction de Montérégie ici, ou je ne suis pas vraiment au courant – est-ce que c'est le budget de la Montérégie qui va couvrir cette nouvelle route-là? Est-ce que ce budget-là va être augmenté en proportion du kilométrage supplémentaire?

**LA PRÉSIDENTE :**

2520 Je complète cette question-là : et est-ce que justement ça va enlever du budget pour la restauration du réseau routier actuel, présent actuellement? Je vous laisse finir.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2525 Et c'est vraiment ça le fond de mon idée. Parce que j'ai l'impression qu'on a un peu  
comme deux choix: soit construire à nouveau, construire plus ou entretenir qu'est-ce qu'on a déjà.

2530 Et peut-être, là, c'est une question plus d'intérêt général, où mettre l'argent des  
Québécois, des Canadiens, si vous voulez, aussi. Où sont nos vraies valeurs qui sont... il faut  
reconnaître que dans le cas du gouvernement Charest, c'était supposément la santé, l'éducation.  
Et dans mon cas, je dirais l'éducation.

**LA PRÉSIDENTE :**

2535 D'accord. Bon, on ne vous a pas demandé d'aller vous réinscrire à chaque question pour  
éviter finalement le va-et-vient. C'est aussi bien d'avoir toute la question globale, c'est plus facile à  
répondre peut-être.

**M. BERNARD CARON :**

2540 Je vais essayer de les prendre une après l'autre.

2545 Monsieur Benoît a parlé du 250 M\$ de prévision de dépenses au niveau de la construction  
de l'autoroute 35. Lorsque l'on fait des estimations, première des choses, cette estimation-là date  
de 2004. Donc, notre projet s'est préparé en 2004. Donc, c'est de l'argent 2004.

2550 Deuxièmement, nous, on appelle ça «être à un avant-projet préliminaire», il est évident  
que plus on avance dans un projet, plus la marge de manoeuvre ou la marge d'erreur de nos  
estimations diminue. On calcule qu'à l'étape de l'avant-projet préliminaire, on peut avoir une  
marge d'erreur d'environ 20 à 25 %. Donc, il faut vivre avec la variation que l'on a actuellement.

Donc, au niveau des coûts, donc c'est en argent 2004, et on estime à environ 20 à 25 %  
de marge de d'erreur. Plus on avancera, plus cette marge-là va diminuer.

2555 Monsieur demandait: «Est-ce que c'est un investissement ou une dépense?» Je pense  
que quand on construit un nouvel axe routier, c'est un investissement.

2560 Et quant à savoir les coûts annuels d'une telle route, il faudra que je prenne le temps de  
colliger certaines données. Au niveau du ministère, on a sûrement des données à ce sujet-là.  
Actuellement, je ne les ai pas en tête, donc je pourrai vous revenir à savoir quel est le coût annuel  
de 1 kilomètre d'autoroute en général avec un niveau de circulation que l'on a ici.

L'autre question concernait le PPP. Il n'est pas prévu d'aller en partenariat public-privé pour le projet de l'autoroute 35. Il est prévu d'aller selon le mode conventionnel, donc de préparer des plans et devis et de donner des contrats à des entreprises de construction.

2565

À savoir si le gouvernement fédéral va contribuer, nous sommes actuellement à conclure une entente avec le gouvernement fédéral. On discute avec le gouvernement fédéral. Je pense qu'il y a déjà un peu une entente de principe. Mais à savoir le montant et les modalités, ça reste à venir et ça fera sûrement l'annonce à un niveau politique. Mais ce que je peux vous dire, au moment où on se parle, c'est qu'il y a des pourparlers avec le gouvernement fédéral et je sais qu'on en est rendus à une étape assez avancée.

2570

Quant à l'étendue du réseau routier au niveau du Québec, les chiffres que j'ai, le ministère des Transports a à sa charge 28 000 kilomètres de route et les municipalités ensemble ont un réseau routier qui dépasse le 32 000 kilomètres. Donc, on peut dire qu'au niveau du Québec, on a 60 000 kilomètres de route et il s'agit de le mettre en fonction du nombre d'habitants. Donc, c'est un chiffre, c'est dans cet ordre de grandeur là.

2575

Quant à savoir est-ce que le budget pour la construction de l'autoroute 35, est-ce que c'est un budget qui enlève des sous à la réhabilitation, il faut comprendre comment les budgets sont octroyés au niveau du ministère, comment le Conseil des ministres nous octroie nos budgets.

2580

Il y a diverses catégories de budgets. La construction d'une autoroute, d'un nouvel axe routier, c'est ce qu'on appelle dans un budget de développement. Donc, il y a une portion du budget du ministère des Transports qui est investie dans du développement, donc dans la construction de nouveaux axes ou d'axes routiers qui sont pas améliorés mais qui sont «upgradés».

2585

Je vais vous donner l'exemple, lorsqu'on a une route à 2 voies et on la passe à 4 voies, ça, c'est un budget de développement. On a d'autres axes de budget, comme de l'amélioration, donc d'améliorer le réseau routier. Et on a un autre budget qui s'appelle «la conservation», donc c'est de conserver l'état de notre réseau routier, et c'est dans cette catégorie-là que rentrent les couches d'usure et la réfection de ponceaux qui sont en dessous des routes, la réfection de structures. Donc, c'est un budget de conservation. Et on a, après ça, un budget d'entretien, donc le déneigement, le rapiéçage. Donc, c'est une autre catégorie.

2590

2595

Donc, les budgets du ministère nous sont donnés par enveloppe et c'est séparé. Le ministère reçoit, par exemple cette année, 1,3 G\$ et c'est réparti entre ces diverses enveloppes-là.

2600



**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2605 Dans vos prévisions de 250 M\$ du coût de réalisation, est-ce que vous avez comptabilisé les expropriations passées et actualisé les coûts d'expropriation pour le dollar d'aujourd'hui, la valeur d'aujourd'hui? Puis est-ce que c'est comptabilisé dans le 250 M\$?

**M. BERNARD CARON :**

2610 Compte tenu que les expropriations étaient faites dans les années 70, ça n'a pas été comptabilisé. Ce que l'on a comptabilisé, c'est les argents que l'on avait besoin pour réaliser cette autoroute-là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2615 Est-ce qu'il y a moyen de le faire? Ça ne doit pas être long faire ça?

**M. BERNARD CARON :**

2620 Je ne sais pas si ça peut ne pas être long, parce que ce sont des informations qui sont...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est parce qu'on aurait un coût réel de l'autoroute 35.

2625 **M. BERNARD CARON :**

2630 Je vais regarder s'il est possible d'aller chercher une telle information ou, à tout le moins, d'en donner une estimation. Donc, je vais faire la recherche et je vous reviendrai dans le courant de la semaine pour savoir si la recherche se fait facilement; ou si c'est extrêmement difficile, bien, on essaiera de voir s'il y a une autre façon de faire.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2635 J'aurais seulement une précision, madame la présidente. Je pense que ma question n'était probablement pas posée assez clairement, mais j'ai essayé de faire vraiment la distinction entre qu'est-ce qui était un investissement et les coûts annuels.

2640 Et ma question était quand même de savoir, le fait d'avoir 38 kilomètres d'autoroute, 35 kilomètres de route supplémentaires, dont je n'ai aucune idée des coûts annuels, j'espère que quelqu'un pourra nous les fournir, j'imagine que c'est une donnée de base quand on a un réseau routier à entretenir, j'aurais aimé savoir si ce kilométrage supplémentaire là vient automatiquement avec un budget d'entretien supplémentaire ou si le réseau routier de la région, de la Montérégie, va devoir assumer 38 kilomètres supplémentaires avec un budget équivalent.

2645 Est-ce que le budget est fonction du nombre de kilométrage qu'une région a... différentes catégories de route, j'imagine? Est-ce que le budget est en fonction du nombre de kilométrage.

**LA PRÉSIDENTE :**

2650 Très bien.

**M. BERNARD CARON :**

2655 C'est un des éléments qui rentre dans la répartition des budgets. Je vous disais tout à l'heure qu'on auscultait les routes, on inspecte les ponts et on a des indices de qualité de nos différents ouvrages. Et ces indices de qualité entrent aussi en ligne de compte dans la répartition des budgets.

2660 Par exemple, une Direction qui a son réseau routier ou qui a son réseau de ponts qui est plus déficient que la région voisine, se verra octroyer ou se voit octroyer de façon générale des budgets qui sont plus importants et de façon à ce qu'on concourt ou qu'on vise à avoir un niveau de qualité de nos ouvrages à peu près équivalent dans toute la province.

2665 Le réseau routier de la Montérégie est un réseau routier qui a été construit... qui est relativement vieux et on voit ça dans les indices de qualité. Par exemple, au niveau des ponts, on a un indice de qualité qui est faible et on nous octroie des budgets supplémentaires justement pour pouvoir ramener notre indice de qualité à un niveau moyen au Québec.

2670 Donc, il y a le nombre de kilomètres mais aussi l'indice de qualité des chaussées et des ponts qui rentrent en ligne de compte dans l'octroi des budgets.

**LA PRÉSIDENTE :**

2675 Alors, vous avez votre réponse. Ça va? Vous allez pouvoir revenir demain soir?

**M. CLAUDE BENOÎT :**

Probablement. Je pense que la soirée a été assez longue pour tout le monde. Ça va, merci.

2680 **LA PRÉSIDENTE :**

2685 Bien, c'est parce qu'on a d'autres personnes qu'on souhaiterait avoir les témoignages. Et demain soir, je suis convaincue que ça va vous intéresser, on va parler aussi de toute la question du commerce extérieur, importation-exportation, monsieur Benoît, vers où ça s'en va ces matières-là; qu'est-ce qu'on importe, qu'est-ce qu'on exporte; le bilan, est-ce qu'il est positif ou négatif par rapport au Québec. En tout cas, on a des petites questions que vous vous

doutez bien.

2690 Alors, on va aller du côté du ministère de la Sécurité publique. Vous êtes encore là? Si vous voulez venir. Madame Dominique Gauthier.

**Mme DOMINIQUE GAUTHIER :**

2695 Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

2700 Bonjour! Alors, on va d'abord adresser la question au ministère des Transports et ensuite, on va vous demander justement comment ça fonctionne les plans d'urgence et tout ça, vos responsabilités.

Est-ce que, monsieur Caron, on a de l'information sur le transport de matières dangereuses qu'il y a dans l'axe justement États-Unis/Saint-Jean-sur-Richelieu?

2705 **M. BERNARD CARON :**

Oui, effectivement dans l'étude d'impact, on a traité de ce sujet. Et si vous le permettez, je vais demander à Éric Peissel de venir nous donner de l'information sur le sujet. La question est très générale. Donc...

2710

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais quand même, nous dire surtout au niveau des risques que ça peut occasionner en termes de déversement.

2715

**M. ÉRIC PEISSEL :**

Bonjour.

2720 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

2725

Ces données sont prises d'une enquête qui a été faite pour, en fin de compte, tout le secteur est nord-américain entre le Canada et les États-Unis. Ça commence du Nouveau-Brunswick jusqu'au Manitoba. Alors, toutes les traverses frontalières, ils ont regardé tous les échanges de marchandises. Ça a été fait en 99, au même temps que l'enquête du Québec qui

2730 a été faite en partenariat. C'était toutes les agences de transport des États-Unis et tous les ministères de transport du Canada dans les provinces et les états ciblés qui ont participé à cette étude.

2735 Selon cette étude, les descriptions sont des fois un peu vastes, mais pour nous autres, les camions avec matières dangereuses, c'est ceux avec des produits pétroliers et des camions avec des produits – oui, c'est une catégorie – des produits chimiques et pharmaceutiques, c'est ensemble dans une catégorie.

2740 Au poste frontalier qu'on étudie ici à la 35, 10.3 % des camions qui viennent des États-Unis vers le Québec contiennent ces matières-là. Par contre, les camions qui quittent le Québec, c'est 3.3 % des camions qui quittent le Québec vers les États-Unis, qui contiennent ces matières-là qui sont potentiellement dangereuses. Alors, presque un quart des camions qui quittent le Québec contiennent ce type de matières.

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bon, j'imagine qu'au niveau des produits pharmaceutiques, ça peut occasionner moins de problèmes s'il y a un déversement?

2750 **M. ÉRIC PEISSEL :**

Dépendant des matières, c'est certain. La même chose, chimique, dépendant le type. La classification, c'est pharmaceutique et chimique ensemble et c'est certain. Même les produits chimiques et pétroliers, ils ont les niveaux de risque associé.

2755

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et lorsqu'il y a un déversement accidentel, par exemple, comment c'est géré au niveau de la Sécurité publique?

2760

**Mme DOMINIQUE GAUTHIER :**

2765 Bien, la question de la sécurité, on parle de sécurité, on parle aussi de responsabilité partagée. Donc, il y a plusieurs joueurs pour pouvoir assumer cette responsabilité-là. Mais on peut dire que la majorité de la responsabilité, qui est d'assurer la sécurité du bien-être des citoyens, c'est les municipalités comme telles qui ont des plans de mesures d'urgence pour intervenir en première ligne.

2770 Comment ça fonctionne? C'est que les municipalités, les polices, l'incendie ont à gérer finalement un accident qui pourrait avoir lieu au même titre que le ministère des Transports, entre autres, a des procédures aussi pour pouvoir agir en soutien lors de sinistres.

**LA PRÉSIDENTE :**

2775 Et est-ce que justement, il y a des scénarios qui sont faits avec les municipalités, les MRC peut-être aussi, pour intervenir en cas d'accident?

**Mme DOMINIQUE GAUTHIER :**

2780 Actuellement, ce sont les municipalités qui ont des plans de mesures d'urgence. Les plans de mesures d'urgence sont intégrés dans des plans de sécurité civile. Les plans de sécurité civile donnent l'information nécessaire pour pouvoir justement être plus opérationnel, de pouvoir agir lorsqu'arriverait un accident, entre autres sur un tronçon routier.

2785 Maintenant, cette information-là, l'expertise, c'est le ministère des Transports qui l'a. Et on sait que la Montérégie est une zone quand même... le facteur d'accident de transport de matières dangereuses est quand même un facteur à considérer. Et à partir de là, c'est comme ça que les municipalités peuvent être plus opérationnelles pour pouvoir agir, et surtout dans des zones qu'on pourrait dire plus densément peuplées.

2790

**LA PRÉSIDENTE :**

2795 D'accord. D'expérience, est-ce qu'il y a eu dans les dernières années des accidents impliquant des véhicules lourds transportant des matières dangereuses, monsieur Caron, à votre connaissance?

**M. BERNARD CARON :**

2800 On parle de la Montérégie?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, justement dans le tronçon Saint-Jean-sur-Richelieu, l'axe jusqu'aux frontières.

2805 **M. BERNARD CARON :**

2810 À ma connaissance, non. D'événements graves, non, à ma connaissance, il n'y en a pas eu. Madame de la Sécurité civile peut-être a une plus longue expérience que moi, mais à ma connaissance, on n'a pas eu vraiment de déversement important.

**Mme DOMINIQUE GAUTHIER :**

Moi, je pense que l'expertise en termes de sites accidentogènes, c'est le ministère des Transports qui l'a.

2815           Maintenant, pour nous, par rapport à notre mandat, pour la Direction régionale de la  
sécurité civile, ce qui est important de savoir, c'est les conséquences des accidents de matières  
dangereuses, donc identifier les matières, savoir quel impact ils peuvent avoir finalement hors du  
site, c'est-à-dire hors du réseau autoroutier, pour justement pouvoir se préparer adéquatement,  
soit faire de l'évacuation ou du confinement. Et c'est les municipalités qui ont à mettre en oeuvre  
2820 ces mesures-là.

**M. BERNARD CARON :**

2825           Il y a un plan de mesures d'urgence national, mais nous avons au ministère des  
Transports un plan de mesures d'urgence et chaque Direction doit identifier les secteurs à risque.

2830           Je n'ai pas en mémoire ici, dans le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu, mais je sais, par  
exemple dans le secteur de Beauharnois, on a des industries qui sont à risque et on a dans ce  
secteur-là un plan de mesures d'urgence spécifique pour intervenir en cas de problématique.

2835           Je dois dire aussi, et ça, ça s'est fait, on a eu il y a environ un mois un exercice avec les  
États-Unis, la Sûreté du Québec, la Gendarmerie royale, la Sécurité civile, un exercice qui s'est  
appelé «Double impact», qui a eu lieu effectivement à Saint-Armand, ici. On simulait justement un  
camion qui avait, si ma mémoire est bonne c'était de la dynamite, qui avait des produits explosifs,  
et on a testé tous nos plans de mesures d'urgence. Donc, on s'est mis à jour et tous les  
ministères étaient impliqués dans cet exercice de Double impact.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2840           Est-ce que le ministère des Transports possède tous les plans de mesures d'urgence des  
municipalités qu'elles chevauchent?

**M. BERNARD CARON :**

2845           Non. Les plans de mesures d'urgence des municipalités ne sont pas du ressort du  
ministère des Transports. On a un plan de mesures d'urgence interne pour le ministère des  
Transports. La Sécurité civile supervise justement ces plans au niveau des municipalités.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2850           Je voudrais que les gens comprennent. S'il y a un accident, un déversement sur  
l'autoroute, c'est la municipalité en premier lieu qui est responsable avec son plan d'urgence.  
Vous coordonnez les conséquences de ce déversement-là, de cet accident-là?

2855 **Mme DOMINIQUE GAUTHIER :**

Notre rôle par rapport à une intervention, en fait, c'est le soutien à une municipalité, si besoin.

2860 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Puis le ministère des Transports, quel est son rôle?

2865 **Mme DOMINIQUE GAUTHIER :**

Peut-être lui demander.

**M. BERNARD CARON :**

2870 Il y a deux niveaux. Lorsque l'accident a lieu, lorsque nous parlons d'un déversement, si le déversement a lieu sur le réseau du ministère des Transports, le ministère des Transports va prendre les mesures au niveau de la route.

2875 Au niveau de la population qui entoure le réseau, c'est à la municipalité qui va mettre en oeuvre son plan de mesures d'urgence. Et s'il y a un déversement, le ministère des Transports va demander au ministère de l'Environnement d'intervenir, de qualifier le déversement et d'amener les mesures correctrices. Donc, c'est quand même un travail d'équipe.

2880 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Quatre.

**M. BERNARD CARON :**

2885 Oui, mais il y a la Sûreté du Québec, il y a... il peut y avoir plus que ça. Donc, c'est tous les ministères qui se mettent ensemble. Et on a quand même, au niveau de la sécurité civile, un partage des rôles qui se définit.

2890 Et ça dépend aussi du niveau de la crise. Si c'est juste un secteur, par exemple, d'une municipalité, la Sécurité civile intervient seulement... la Sécurité civile n'intervient pas, on l'avise et on règle avec la municipalité la problématique donc au niveau de l'Environnement, Sûreté du Québec, le ministère, cette municipalité-là. Si la problématique est beaucoup plus large, c'est là que la Sécurité civile intervient pour faire une coordination entre les municipalités, entre les ministères. Donc, vous voyez, il y a des niveaux d'intervention.

2895 Si la problématique arrive sur un réseau municipal, le ministère n'interviendra pas à

moins que l'on nous demande d'intervenir dans notre mission transport. Au niveau de la sécurité civile, le ministère des Transports a une mission transport, dans laquelle c'est très bien défini ce que le ministère doit faire et quelle est la responsabilité du ministère.

2900

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci.

2905

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame. Alors, si on a d'autres questions, on va vous rejoindre par téléphone. Merci.

2910

Il reste le ministère de la Santé et des Services sociaux. C'est madame Diane Langlois qui est ici.

2915

Madame Langlois, la question des autoroutes, quels sont les éléments à prendre en considération au niveau de la santé publique? Parce qu'on sait qu'il y a eu des études qui ont été faites sur la qualité de l'air, le bruit, tout ça, reliés aux autoroutes. Qu'est-ce qu'on doit prendre en considération?

2920

Est-ce qu'il y a des mesures qui doivent être mises en place pour réduire ou augmenter le niveau de qualité des usagers ou des gens habitant en périphérie qu'il faut absolument considérer pour éviter les problèmes qui ont été observés? On vous écoute.

**Mme DIANE LANGLOIS :**

2925

Madame la présidente, par rapport aux autoroutes, je dirais au niveau du bruit, dépendant leur politique, il y a les niveaux de décibels et il y a des atténuations qui peuvent être mises.

2930

Là où j'ai un point d'interrogation, moi, c'est quand ils font... plutôt, quand ils extrapolent vers les années 2010, 2011 ou 2021, je pense, ce serait ma question, les vitesses prises pour faire votre évaluation, si j'ai bien compris dans les textes, c'était des vitesses, les limites connues qui sont écrites sur les écriteaux, 50, 70 ou 90 ou 100 peut-être pour la 35. Par contre, on sait très bien qu'en réalité, les gens roulent plus vite que la limite et la moyenne doit être à peu près 120 kilomètres/heure.

2935

Alors, je me demandais si vous en tenez compte dans vos valeurs, dans vos suivis.

**LA PRÉSIDENTE :**

Dans les projections.



2940 **Mme DIANE LANGLOIS :**

Oui.

2945 **M. BERNARD CARON :**

Ça, vous parlez de pollution sonore.

2950 **Mme DIANE LANGLOIS :**

Oui, effectivement.

2955 **M. BERNARD CARON :**

Ce n'est pas pollution de l'air là.

2960 **Mme DIANE LANGLOIS :**

Non, non, sonore.

2965 **M. BERNARD CARON :**

Je vais demander à Bernard McCann de pouvoir donner de l'information.

2970 **M. BERNARD McCANN :**

Effectivement, on travaille avec des scénarios et des hypothèses pour des années futures de l'autoroute. Notre politique, elle dit qu'on couvre une dizaine d'années après l'ouverture de l'autoroute. Donc, dans le cas de l'autoroute 35, on a calculé des taux moyens à l'ouverture de circulation et 10 années plus tard.

2975

Quand on fait les modélisations, il faut faire un certain nombre d'hypothèses et on utilise effectivement les vitesses affichées. On utilise aussi d'autres données, comme les DJME pour calculer, parce que c'est la condition la pire dans l'année pour les citoyens. C'est l'été, donc il y a plus de circulation, plus de bruit. On essaie toujours dans les modèles comme en pollution de l'air de recréer la pire condition.

2980

Évidemment, on peut statuer à une vitesse supérieure, une vitesse inférieure, dépendamment des cas, ou la congestion, des choses comme ça. Mais en utilisant ces paramètres-là, on arrive à un certain résultat qui nous permet de dire: oui, il y a lieu d'intervenir. Malgré ça, les interventions qu'on fait, on les suit dans le temps pour mesurer leur efficacité; non seulement ça, mais pour mesurer si les paramètres qu'on avait utilisés sont corrects dans le temps.

2985 Donc, dans le cas de la pollution sonore ou dans la pollution d'autres types, au moment de l'intervention, on va premièrement prendre des mesures de bruit réel, ensuite mesurer le bruit après l'intervention, puis ensuite suivre sur plusieurs années pour voir si le mur ou l'écran qu'on a posé à tel endroit est efficace et répond aux calculs qu'on avait faits.

2990 Mais quand on fait des modélisations, il faut faire des hypothèses et prendre des décisions sur des chiffres. Effectivement, on utilise 100 kilomètres/heure.

**Mme DIANE LANGLOIS :**

2995 Sauf que si, admettons, on prenait 120 comme moyenne, est-ce qu'il y aurait plus de risque ou de chance, dépendant pour qui, de mettre des atténuations, si on avait 20 kilomètres de plus dans vos modélisations?

**M. BERNARD McCANN :**

3000 Il est fort probable que, oui, qu'on ait plus. Parce que plus la vitesse, plus le roulement, la friction des roues sur la chaussée est forte, plus elle produit des vibrations de bruit. Donc, c'est normal que plus la vitesse d'un véhicule augmente, plus le niveau sonore s'en dégageant est élevé. Effectivement, si on mettait 110, on aurait des données un peu plus élevées.

**LA PRÉSIDENTE :**

3005 Justement, est-ce que c'est 110 ou 100, ou 115, ou 120 la vitesse moyenne?

**M. BERNARD McCANN :**

3010 Qu'on a utilisée?

**LA PRÉSIDENTE :**

3015 Non.

**M. BERNARD McCANN :**

Qu'on utilise sur les routes?

**LA PRÉSIDENTE :**

3020 Réelle.

**M. BERNARD McCANN :**

3025

Réelle sur les routes, on pourrait faire des calculs. Généralement, sur une autoroute, c'est affiché à 100 kilomètres/heure. Ça peut être un peu plus élevé.

3030

Je n'ai pas la moyenne sur les autoroutes ou sur une route comme la route 133 en tête, là, mais je ne sais si Bernard...

**M. BERNARD CARON :**

3035

Habituellement, ce qu'on utilise comme vitesse de référence, on appelle ça le 85e percentile. Donc, c'est la vitesse à laquelle va 85 % des usagers. C'est une vitesse qui est généralement au-dessus de 100, mais la vitesse varie souvent d'une autoroute à l'autre.

3040

On sait que le degré, c'est assez bizarre de le dire, mais le degré de sévérité de la Sûreté du Québec n'est pas le même sur toutes les autoroutes. Je n'ai aucune idée pourquoi. Mais ça dépend de la configuration.

3045

**LA PRÉSIDENTE :**

Non.

3050

**M. BERNARD CARON :**

Mais je pense que c'est vraiment de la technique. Mais il est évident que le 85e percentile est toujours ou il est généralement supérieur à la vitesse affichée. Mais ça dépend toujours de la configuration de la route et de l'environnement que l'on a.

3055

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça vous donne l'information que vous aviez besoin?

3060

**Mme DIANE LANGLOIS :**

Oui. Là, votre question, je l'ai un petit peu perdue.

3065

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. C'est quels sont les éléments qu'il faut prendre en considération pour assurer le plus possible la santé des gens qui vivent à proximité d'une autoroute.

3070           Donc, vous nous dites le bruit, il faut vraiment tenir ça en considération pour la question de l'agressivité ou l'agression, si vous voulez, que ça fait à tous les instants, surtout probablement la nuit aussi. Parce qu'il ne faut pas uniquement considérer le bruit moyen, mais aussi les écarts au moment où justement les gens cherchent le repos. Mais on veut vous écouter là-dessus.

**Mme DIANE LANGLOIS :**

3075           Ce qu'on appelle les impacts psychosociaux, en fait, là où ça crée... bien, quand il y a un bruit supérieur, les gens peuvent avoir un stress, ils peuvent avoir une diminution au niveau du sommeil. Certains peuvent aller jusqu'à accentuer ou avoir des problèmes de santé, quand c'est à long terme je parle, évidemment. Et je parle de taux élevés, de très élevés.

3080           C'est des impacts qu'on doit tenir compte, parce que les gens doivent vivre avec ça continuellement et à la longue, évidemment, ça crée plusieurs problèmes et dont aussi l'intolérance. Et s'ils ont à parler à l'extérieur, ils ne peuvent pas parce qu'il faut qu'ils crient, ou ils ne peuvent même pas avoir une conversation normale, ça crée un certain stress qui peut à la longue être néfaste pour les gens, effectivement.

3085           **LA PRÉSIDENTE :**

              Est-ce que votre ministère travaille en collaboration avec le ministère des Transports pour justement remettre à jour la Politique sur le bruit et les atténuations?

3090           **Mme DIANE LANGLOIS :**

3095           Moi personnellement, je n'en ai pas entendu parler. Ça ne veut pas dire que dans mon ministère, ils ne sont pas en collaboration. J'ai entendu tantôt parler qu'ils révisaient la politique. Je ne sais pas si le ministère des Services sociaux ou la Direction de la santé publique fait partie de ce groupe-là. J'espère que oui, mais, moi, je ne le savais pas en ce moment.

**LA PRÉSIDENTE :**

3100           D'accord. Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

3105           Lyne Gamache étant malheureusement partie, je sais que nous avons pris un engagement de modifier notre Politique du bruit en collaboration avec le ministère de l'Environnement, et j'ai un troisième ministère dont je ne me souviens pas. Je ne peux pas vous dire, je pourrai vous amener le nom du troisième ministère. Mais c'est un travail qui se fait avec trois ministères: le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement et celui dont je ne me souviens pas.

3110 **LA PRÉSIDENTE :**

On va le savoir à un moment donné.

3115 **M. BERNARD CARON :**

Bien, regardez, demain, je vais appeler Lyne Gamache et je vais le savoir. Céline, tu ne te souviens pas?

3120 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Je sais que c'est une collègue à moi qui travaille là-dessus. De là à dire quel autre ministère, malheureusement, je ne peux pas vous dire ça ce soir. Moi également, je pourrais fournir une réponse demain, mais...

3125 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. En tout cas, ce serait peut-être une bonne idée que le ministère de Santé et Services sociaux fasse partie de l'équipe?

3130 **M. BERNARD CARON :**

Je le prends en note et j'en informe Lyne Gamache qui, elle, au niveau du ministère, est la responsable de cette modification-là.

3135 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau.

3140 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce que vous avez fini, madame?

3145 **Mme DIANE LANGLOIS :**

Oui.

3150 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Moi, j'aurais une question pour le ministère des Transports. C'est concernant les tableaux que vous nous fournissez concernant la pollution de l'air. Je voudrais juste une explication sommaire, rapide et sommaire, à cette heure-ci.

3155 Quand on fait un tableau comparatif, quand on regarde les analyses, les résultats que vous nous fournissez pour 2011 comparativement à 2021, 2021, c'est toujours moindre le niveau d'impact sur le plan de la pollution atmosphérique. Qu'est-ce qui justifie ça? Parce qu'on a nécessairement une augmentation du débit?

**LA PRÉSIDENTE :**

3160 C'est la qualité des autos.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est la qualité des autos?

3165 **M. BERNARD CARON :**

Oui. Je vais demander....

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3170 C'est ce qu'on prévoit, d'accord.

**M. BERNARD CARON :**

3175 Il y a communication de pensée.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3180 J'aimerais que vous l'expliquiez.

**M. BERNARD CARON :**

Silvio Morelli va donner l'information.

3185 **M. SILVIO MORELLI :**

On escompte effectivement une amélioration au niveau du parc routier, donc des normes environnementales plus sévères au niveau des taux d'émission. Donc, malgré l'augmentation du débit, on escompte des concentrations moindres.

3190 **LA PRÉSIDENTE :**

Plus d'autos hybrides sur nos routes peut-être?

3195 **M. SILVIO MORELLI :**

Probablement, oui.

3200 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être même des camions. Ça s'en vient. On nous a dit ça.

**M. SILVIO MORELLI :**

3205 Des camions hybrides, pourquoi pas?

**M. BERNARD McCANN :**

3210 Et légers, des camions hybrides et légers pour protéger la chaussée.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous souhaitez ça. Est-ce qu'il y a d'autres éléments d'information que vous souhaitez apporter ce soir, les ministères, organismes présents?

3215

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Pour notre part, au ministère du Développement durable, ce serait peut-être une question pour le ministère des Transports.

3220

3225 Au niveau de la qualité de l'air, relativement à la prise en compte du renouvellement du parc automobile, donc chez nous, il y a deux lignes de pensée. D'un côté, on dit: oui, effectivement, ça pourrait apporter une réduction de la pollution, le renouvellement du parc automobile. Et l'autre ligne de pensée, c'est: oui, les autos vont être meilleures, mais dans 20 ans, ces voitures-là vont être vieilles et si elles n'ont pas été entretenues, quand même il n'y aura pas une si forte réduction de l'émission de la pollution.

3230 Alors, compte tenu de ces deux lignes de pensée qui, pour le moment, nous, au niveau de l'étude de l'impact, on n'a rien sur lequel s'appuyer, j'aimerais savoir, s'il est possible, de quelle façon vous avez pris en compte dans votre modèle la diminution de la pollution.

Ma question n'est pas claire peut-être?

3235 **LA PRÉSIDENTE :**

La diminution de la qualité du gain?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

3240 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3245 D'accord.

**M. BERNARD CARON :**

Silvio.

3250 **M. SILVIO MORELLI :**

En fait, je ne suis pas un expert, on pourra requérir aux gens qui ont fait les modélisations dans le cadre de l'étude d'impact, mais, bon, c'est des modèles, donc je présume, je vais tenter une réponse.

3255

C'est qu'il y a un taux de renouvellement normal du parc automobile et on considère, donc on fait une moyenne pour présumer que les gens vont utiliser... en fait, les gens ont tendance aussi à garder leur auto moins longtemps. Donc, il y a un plus grand roulement. Donc, les autos sont en meilleur état. Elles sont plus éprouvées aussi.

3260

C'est une tentative, mais, au besoin, on pourra faire venir nos experts pour apporter plus de précision.

**LA PRÉSIDENTE :**

3265

Le nombre de camions n'est-il pas en augmentation constante, en tout cas sur les grands axes autoroutiers?

**M. BERNARD CARON :**

3270

Oui. Et dans les différents documents qu'on vous a remis, sauf certains cas particuliers comme la 227, effectivement on calcule qu'il y aura une augmentation de la circulation lourde.

**LA PRÉSIDENTE :**

3275

C'est pris en considération.

**M. SILVIO MORELLI :**

3280 Dans le modèle, oui, effectivement. C'est basé sur les DJMA, donc les débits actuels



et prévus de circulation, incluant le pourcentage de camions.

**LA PRÉSIDENTE :**

3285 D'accord. Avez-vous d'autres questions? Oui?

**Mme DIANE LANGLOIS :**

3290 Oui, madame la présidente. Il y a eu dans un document qui s'appelle «Inventaire hydrologique», dans lequel le ministère des Transports a fait des analyses des puits artésiens des gens qui étaient dans le secteur pour l'autoroute 35.

3295 Ma question est: il y a une lettre qui a été envoyée à ces gens-là, est-ce qu'il y a eu aussi des recommandations pour ceux qui étaient hors norme?

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3300 **M. BERNARD CARON :**

Oui. C'est Bernard McCann qui va répondre à cette question.

**M. BERNARD McCANN :**

3305 Si vous voulez, je peux vous présenter soit l'étude en particulier, mais je vais répondre spécifiquement à la question de notre collègue du ministère de la Santé et des Services sociaux.

**LA PRÉSIDENTE :**

3310 Madame Langlois.

**M. BERNARD McCANN :**

3315 Madame Langlois, excusez-moi.

3320 Effectivement quand on fait une étude de puits... bon, dans le cas de la 35, on a fait l'inventaire du nombre de résidences qui étaient à proximité de l'autoroute. Il y en a 54 en tout dans une distance d'environ 300 mètres. On a pris un échantillon de 15 résidences et on fait l'analyse des puits de ces résidences-là pour avoir un peu le portrait de la région. Et dans certains cas, on a trouvé une contamination bactériologique et dans d'autres cas des contaminations par les métaux, des couleurs ou des choses comme ça.

3325 Mais dans tous les cas, les analyses sont retournées aux gens à qui on fait des échantillons. Dans les cas de contamination bactériologique, on envoie à la fois un procédé comment utiliser l'eau, bouillir l'eau et aussi des méthodes pour décontaminer les puits. Donc, ça, c'est chez les 15 personnes. Il y en a 5 qui ont montré une contamination par les bactéries.

**Mme DIANE LANGLOIS :**

3330 Oui, mais il y en avait deux qui étaient au niveau des coliformes fécaux. C'était plus ceux-là. Les autres, c'est du hors norme, mais c'était plus ceux-là. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3335 Et est-ce qu'il y a un suivi qui est fait à ce moment-là, une fois que ces tests-là ont été faits et on a détecté un problème?

**M. BERNARD McCANN :**

3340 Dans un premier temps, nous, on fait une étude exploratoire pour l'étude d'impact. C'est évident que si on a un décret gouvernemental pour réaliser le projet, et on en construit des segments, l'année qui précède la construction, on va faire une étude détaillée, c'est-à-dire qu'on va aller voir toutes les maisons et on va prendre un échantillon de leur eau pour l'analyser et déterminer s'il y a contamination bactériologique ou autres.

3345 Et à ce moment-là, on va reprendre le processus mais, nous, le ministère des Transports, on va leur indiquer qu'ils sont contaminés, mais ce n'est pas dans notre cadre de faire le suivi après, c'est au propriétaire de garder son puits en bon état. Je parle dans un contexte qui n'est pas routier là.

3350 **M. BERNARD CARON :**

3355 Il faut dire que l'objectif dans notre cas, c'est de s'assurer que si on a une plainte ou si un propriétaire dit par la suite que, à cause de la construction de la route, on a contaminé son puits, c'est qu'on puisse réagir et qu'on puisse remettre les choses.

Donc, d'une part, ça aide le propriétaire. Mais nous, de notre côté, l'objectif, c'est aussi de se protéger.

3360 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, connaître l'état zéro qu'on appelle, l'état de départ.

**M. BERNARD CARON :**

3365 C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

3370 Est-ce que ça va? D'autres éléments? Ça va? Ça avance? Est-ce que vous avez  
d'autres éléments ou vous souhaiteriez qu'on aille se coucher?

**M. BERNARD CARON :**

3375 Nous, on préférerait. Nous souhaiterions aller nous coucher.

**LA PRÉSIDENTE :**

3380 Alors, merci beaucoup pour votre attention et on va reprendre demain soir, à 19 h 30, à  
Saint-Sébastien. Merci.

\* \* \* \* \*

3385 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office  
que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes  
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3390 \_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**