

**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 4

Séance tenue le 16 novembre 2005, 19 h 30
Centre communautaire Saint-Sébastien
176, rue Dussault
Saint-Sébastien

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 16 NOVEMBRE 2005.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-de-VÉRONNE-à-PIKE RIVER	
PIERRETTE ALARIE.....	6
SYNDICAT DE L'UPA DE VENISE	
MICHEL MORIN.....	7
JEAN TRUDEAU.....	8
PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....	11
REPRISE DE LA SÉANCE.....	17
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
CHANTAL d'AUTEUIL.....	17
MAXIME TREMBLAY.....	35
SYLVIE CHOINIÈRE.....	39
MATHIAS PERTSCHY.....	43
POL PETIT.....	52
BERNADETTE GUILLOTTE.....	61
JEAN ASNONG.....	64
JEAN TRUDEAU.....	77
MARGARET MacFARLANE.....	94
DIANE BELLEFROID.....	105
MARTIN BELLEFROID.....	112

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bienvenue tout le monde à l'audience publique du BAPE portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.

10 Mon nom est Claudette Journault, je préside la commission d'enquête chargée d'examiner avec vous le projet soumis par le ministère des Transports. Cette commission est également constituée de madame Lucie Bigué.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

15 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

20 Qui est membre du BAPE, et je précise que nous deux avons été assermentées devant un juge de la Cour supérieure et nous nous sommes engagées à respecter le code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

25 Je fais la lecture de la lettre mandat qui est signée et datée du 18 octobre 2005 par monsieur Thomas J. Mulcair, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Cette lettre est adressée au président du BAPE, monsieur William J. Cosgrove.

Monsieur le président,

30 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le 3^e alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura fait.*

35 *Le mandat débute le 14 novembre 2005.*

40 Alors, c'est donc en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* qu'on étudie avec vous le projet soumis par le ministère des Transports. Je vous explique brièvement la procédure qui a conduit à l'examen public de ce projet. L'envergure du projet à l'étude fait en sorte que c'est un projet assujéti à l'évaluation environnementale. Alors, ça oblige un promoteur à émettre un avis de projet auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et après avoir déposé cette intention de faire un projet, le ministre achemine au promoteur une

45 directive qui explique, qui dit quelle est la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur doit préparer. Alors, c'est une sorte de liste de questions auxquelles il doit donner suite afin de rendre son projet le plus optimal possible dans une dimension environnementale qui intègre les dimensions tant biophysique, sociale, culturelle qu'économique.

50 Alors, une fois cette étude faite, il la dépose auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, nous avons ici deux représentantes de ce ministère, et le ministère examine si effectivement l'étude a répondu à la directive.

55 Dans le cas où c'est exact, le contenu comprend l'ensemble des réponses qui ont été demandées, à ce moment-là, il y a un avis de recevabilité qui est émis par le ministère et là on entreprend la phase publique, la phase où le public est informé et peut participer. Le ministre donne un mandat au BAPE pour procéder à ce moment-là à la période d'information et de consultation publique qui dure 45 jours et c'est au cours de ces 45 jours que les gens peuvent demander la tenue d'une audience publique.

60 Alors, il y a eu 20 requêtes qui ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et c'est ce qui a conduit à la présente audience publique.

65 Alors, notre mandat, c'est un mandat de 4 mois. Donc, on doit remettre le rapport au plus tard le 14 mars prochain. Par la suite, le ministre prend ce rapport, qui est le rapport du BAPE, et l'analyse environnementale de son ministère qui est une analyse plus technique, et il se fait une idée sur le projet, et il propose, il écrit un décret qu'il soumet au Conseil des ministres, et c'est à partir de ce projet de décret là qu'il y a une discussion au Conseil des ministres et c'est là où se prend la décision finale d'accepter le projet tel quel, de le modifier ou de le rejeter. Alors, ça se fait à la suite des deux rapports soumis au ministre. Pour le BAPE, c'est le 221^e rapport d'enquête qu'on va produire.

70 Afin de vous permettre d'avoir toutes les réponses à vos questions, je vais vous expliquer comment on va fonctionner tout à l'heure, on a invité des personnes-ressources des ministères. On a aussi la possibilité de rentrer en contact avec des experts. On le fait souvent par voie téléphonique, au besoin. Après avoir entendu vos questions, on leur pose des questions et ils répondent de façon à ce qu'on entende leurs réponses. Alors, pour répondre à vos questions, on a des experts avec nous et je leur demanderais de bien vouloir s'identifier, s'il vous plaît.

À CE STADE, L'INTERPRÈTE TRADUIT EN ANGLAIS LES PROPOS DE LA PRÉSIDENTE.

80 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame. Alors, madame Eliane Orléans-Gerstein va traduire seulement les

85 questions qui vont être posées en anglais par les gens, d'accord? Ce n'est pas toute la soirée qui va être traduite mais cependant, c'est important que les gens connaissent leurs droits, d'accord? Vous n'êtes pas obligée de traduire ça, madame.

90 Tout à l'heure, on va juste expliquer comment ils pourront poser leurs questions. La soirée va se faire en français mais s'il y a des questions qui viennent des gens qui parlent seulement anglais, ils pourront s'exprimer et on va leur donner la possibilité de comprendre aussi les réponses. Ça va? Merci.

95 Alors, nous allons demander aux ministères de bien vouloir se présenter, les personnes qui ont été nommées pour être porte-parole et aux municipalités aussi. Alors, vous avez la parole, madame.

Mme CÉLINE DUPONT :

100 Bonsoir! Mon nom est Céline Dupont. Je suis porte-parole pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Je suis également chargée de l'étude de ce projet-là à la Direction des évaluations environnementales.

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

105 Bonsoir! Mon nom est Valérie Saint-Amant. Je suis analyste à la Direction des évaluations environnementales au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

YVON PESANT :

110 Bonsoir! Good evening! Yvon Pesant, je suis du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation à la Direction régionale de la Montérégie, secteur Est.

M. RAYNALD CHARRIER :

115 Raynald Charrier, ministère des Affaires municipales et des Régions à la Direction régionale de la Montérégie.

M. MICHEL BEAUCHESNE :

120 Michel Beauchesne, directeur du Service de la gestion du territoire de la MRC Brome-Missisquoi.

Mme MADELEINE PAPINEAU :

125 Bonsoir! Madeleine Papineau. Je suis porte-parole pour Environnement Canada et je

suis analyste aux évaluations environnementales.

LA PRÉSIDENTE :

130 Merci. Alors, on sait qu'il y a aussi d'autres personnes qui sont dans la salle. Je leur demanderais de bien vouloir se lever et s'identifier, s'il vous plaît. On va prendre en note leur nom pour la sténotypie aussi.

M. BERNARD BROUILLETTE :

135 Bonsoir! Bernard Brouillette du ministère de l'Agriculture, Montérégie Ouest.

Mme DIANE LANGLOIS :

140 Bonsoir! Diane Langlois de la santé publique de la Montérégie.

Mme JACQUELINE CHISHOLM :

145 Bonsoir! Jacqueline Chisholm directrice générale à la Municipalité de Saint-Armand.

M. CLÉMENT DUQUETTE :

150 Bonsoir! Clément Duquette pour la Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne -à-Pike-River.

M. JEAN VASSEUR :

 Bonsoir! Jean Vasseur pour la Municipalité de Saint-Sébastien.

155 **LA PRÉSIDENTE :**

 Alors, merci à tous. Comment nous allons procéder ce soir. D'abord, on va demander aux requérants de venir présenter les motifs de leur requête. Il y en a trois qui vont venir ce soir. Et, ensuite, le promoteur va présenter son projet et l'équipe qui l'accompagne. Par la suite, nous
160 allons faire une pause de 15 minutes et c'est au cours de cette pause que le registre va être ouvert et vous allez pouvoir vous inscrire pour poser des questions.

 Alors, je vous demanderais de faire un résumé de cette présentation, uniquement les étapes. Il va y avoir les requérants, ensuite le promoteur et, par la suite, inscription au registre.

165 **À CE STADE, L'INTERPRÈTE TRADUIT EN ANGLAIS.**

LA PRÉSIDENTE :

170 Merci. Alors, je vous présente l'équipe de la commission. Il y a trois analystes, madame
Julie Crochetière, madame Sophie Hamel-Dufour et madame Sylvie Mondor. La coordonnatrice
du secrétariat de la commission est madame Anne-Lyne Boutin. C'est auprès de cette dame que
vous devez justement demander toutes les questions nécessaires pour la suite des travaux de la
commission, par exemple, comment vous inscrire pour la deuxième partie, etc. Alors, on a un
175 numéro sans frais au bureau qui est le : 1-800-463-4732, mais toute cette information-là est
derrière la salle. Madame Danielle Hawey est responsable des communications avec la presse,
madame Louise Marois est notre agente de secrétariat.

 Le responsable de la régie sonore est monsieur Alexandre Perreault et c'est monsieur
180 Daniel Moisan qui a organisé la salle ce soir. Madame Lise Maisonneuve est la sténographe
officielle. Alors, j'en profite pour vous dire que tout ce qui est dit en audience est retranscrit dans
des notes sténographiques et ces notes sont disponibles à la fois dans le site Internet du BAPE et
aussi dans les centres de consultation.

 Il y a trois centres de consultation dans la région. Ils sont situés à la Bibliothèque Adélar-
185 Berger à Saint-Jean-sur-Richelieu, à l'Hôtel de Ville de Saint-Armand et à l'Hôtel de Ville et à la
Bibliothèque de Saint-Pierre-de-Véronne -à-Pike-River. Il y a également des centres de
consultation au bureau du BAPE à Québec et à l'Université du Québec à Montréal. Pour tout
savoir sur les lieux exacts de ces centres, on a l'information derrière la salle.

 Alors, comment ça va fonctionner ce soir. Après l'ouverture du registre donc, je vais
190 demander aux gens de bien vouloir venir à la table et on va recevoir leurs questions. La question,
elle m'est adressée et, moi, je vais la redistribuer soit au promoteur, soit aux personnes-
ressources qui sont invitées pour vous.

 Il y a une séance demain après-midi et demain soir. Pour les gens qui ne peuvent venir
195 demain après-midi ou demain soir, qui doivent poser leurs questions ce soir, je vous demanderais
de le dire au registre. On va vous passer en priorité.

 Il y a une deuxième partie à l'audience publique qui va être consacrée à recevoir votre
200 opinion. Alors, aujourd'hui et demain, ce sont des questions qu'on reçoit. On va chercher
l'information pour vous. La deuxième partie de l'audience publique, ça va se dérouler à compter
du 12 décembre prochain. Alors, vous allez pouvoir venir vous exprimer sur comment vous voyez
le projet, est-ce que vous estimez qu'il doit être autorisé tel quel ou modifié. Alors, c'est ouvert à
205 tous, tant les citoyens, que les municipalités, que les groupes. Il s'agit tout simplement de
s'inscrire auprès du secrétariat de la commission.

 Alors, le plus tôt possible sera le mieux. Nous, ça nous permet de réserver du temps
pour vous. Alors, vous pouvez le faire soit avec un mémoire ou soit verbalement et on vous

210 demande, si vous avez un mémoire, de bien vouloir le déposer avant le 8 décembre.

Alors, l'audience publique de la seconde partie, vous le voyez au tableau, la première
séance va se tenir à compter du lundi 12 décembre, à compter de 19 h 30 à Saint-Jean-sur-
215 Richelieu. Le lendemain, on va poursuivre, selon les besoins. Et à Saint-Sébastien, ici, à
compter de mercredi le 14 décembre en soirée et, au besoin, on va poursuivre les jours qui vont
suivre, selon les besoins.

Sans plus tarder, nous allons demander aux requérants de bien vouloir venir expliquer les
motifs de leur requête. Nous invitons madame Pierrette Alarie, s'il vous plaît, de venir à la table
220 pour expliquer les motifs. Bonsoir, madame!

Mme PIERRETTE ALARIE :

Bonsoir!

225

Demande d'audience publique, projet de parachèvement de l'autoroute 35.

*En tant que maire de la Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et
représentant les contribuables, j'aimerais par les présentes faire une demande d'audience
230 publique. Notre municipalité étant directement impliquée dans ce parachèvement de l'autoroute
35, il serait souhaitable d'effectuer une étude approfondie sur l'impact social, économique et
environnemental d'un tel projet.*

*En conséquence, vous serait-il possible de nous informer de vos intentions le plus tôt
235 possible.*

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

240

Merci, madame.

Mme PIERRETTE ALARIE :

245 Est-ce que je laisse ça ici?

LA PRÉSIDENTE :

C'est correct. On l'a déposée déjà dans les centres. Nous invitons monsieur Michel
250 Morin, s'il vous plaît.

M. MICHEL MORIN :

255 Madame la présidente, le Syndicat de l'UPA de Venise a fait une demande d'audience publique au BAPE dans le cadre de sa mission de base, c'est-à-dire la protection de ses membres. Globalement, le Syndicat de l'UPA de Venise donne son accord au projet de prolongement de l'autoroute 35. Cet axe autoroutier s'avère indispensable au développement de l'économie du Québec avec nos voisins américains et sa réalisation devrait avoir pour effet direct de redonner à la route 133 sa vocation de desserte locale et la tranquillité qui devrait être sienne.

260 Toutefois, ce gigantesque projet traîne avec lui certaines imperfections, dont une majeure au niveau de la portion sud du trajet, soit celle qui court de la rivière aux Brochets à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River jusqu'à la frontière américaine. La proposition présentée par le ministère des Transports du Québec diffère du tracé initial exproprié il y a une trentaine d'années. Elle est déportée de quelque 500 mètres vers l'est, soit en plein milieu des terres agricoles, de près d'une douzaine de nos membres.

270 Ce simple écart a pour conséquence de scinder en deux les terres existantes, d'en enclaver la partie résiduelle et de mettre fin à l'exploitation des surfaces telles que nous les connaissons présentement. En enlevant toute rentabilité aux terres touchées, on tue l'exploitation de ces fermes et on accule plusieurs de ces producteurs à la faillite.

275 Notre société déploie des efforts considérables pour sauver la mort des grenouilles, tortues et végétaux qui sont mis en péril lors de l'intervention de l'homme dans ses projets d'aménagement du territoire. On se questionne sur le sérieux de cette modification qui aura comme conséquence de détruire et de pousser à la ruine des êtres humains.

280 Tout au long de votre audience publique, madame la présidente, vous aurez l'occasion d'être saisie de plusieurs aspects touchant ces travaux de prolongement de l'autoroute 35 et nous faisons pleinement confiance aux différents intervenants pour vous en donner de complètes explications.

285 En ce qui concerne le Syndicat de l'UPA de Venise, nous avons choisi de nous concentrer uniquement sur la portion sud, soit celle de Pike River pour permettre la survie de producteurs agricoles fiers de l'être, tenaces et décidés à le demeurer. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

290 Merci.

Nous demandons maintenant à monsieur Jean Trudeau de venir se présenter.

M. JEAN TRUDEAU :

295 Bonsoir, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

300 Bonsoir!

M. JEAN TRUDEAU :

305 C'est deux pages, madame la présidente, mais quand j'ai écrit ça, je ne savais pas qu'il fallait le lire en public, alors...

LA PRÉSIDENTE :

 Soyez à l'aise, monsieur.

310 **M. JEAN TRUDEAU :**

 Merci.

315 *Objet : Demande d'audiences publiques au sujet du projet de parachèvement de l'autoroute 35 dans la Municipalité de Saint-Armand.*

Monsieur le ministre,

320 *C'est à titre de citoyen de Saint-Armand qui aime passionnément son coin de pays et dans le cadre de la période d'information et de consultations publiques du BAPE qui se termine aujourd'hui – c'était le 29 octobre – que je vous demande de tenir des audiences publiques sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35, plus particulièrement sur les infrastructures prévues à l'intérieur des 6 kilomètres qui couperont définitivement la Municipalité de Saint-Armand en deux.*

325 *Je m'interroge sérieusement sur les impacts d'une des quatre infrastructures qui font partie du projet du ministère des Transports du Québec dans notre localité, celle de l'échangeur sud. S'il est construit tel que conçu par le MTQ, cet échangeur constitue une menace pour notre sécurité et l'intégrité de notre paysage pour le milieu écologique environnant, pour notre qualité de vie en milieu rural ainsi que pour la cohésion et le développement de nos collectivités récemment fusionnées. Sans compter qu'il risque de mettre au rancart un site inestimable faisant partie du*
330 *patrimoine bâti de Philipsburg.*

 1. *Une menace pour notre sécurité et l'intégrité de notre paysage. C'est déjà une anomalie que les transporteurs routiers doivent utiliser le chemin Saint-Armand faute de route*

335 *alternative. Or, cet échangeur prévoit une bretelle spécialement aménagée pour en faciliter*
l'accès aux semi-remorques. Cette configuration ne manquera pas d'accroître le nombre de
routiers qui l'emprunteront et de multiplier par le fait même les risques d'accidents déjà trop grands
actuellement. Ultérieurement, c'est l'intégrité même du chemin Saint-Armand, partie prenante de
 340 *notre paysage, qui risque d'être remis en cause par le MTQ sous le prétexte d'en faire une route*
droite, sécuritaire et moderne, mieux accordée au camionnage.

2. Une menace pour le milieu écologique environnant. Favoriser l'utilisation du chemin
Saint-Armand pour le transport routier, c'est aussi nuire aux conditions nécessaires à la protection
du refuge d'oiseaux migrateurs de Philipsburg qui nécessite tranquillité, pureté de l'air. Ce site
 345 *protégé s'étend sur 500 quelques hectares à partir de la baie Missisquoi et suit l'emprise sud du*
chemin Saint-Armand. Or, favoriser l'accroissement du transport routier dans ce secteur le rendra
d'autant plus vulnérable à cause du bruit et de la pollution associés au passage des camions
lourds.

3. Une menace pour notre qualité de vie en milieu rural. Qui dit camion lourd dans un
chemin de campagne dit bruit de moteur, émanations polluantes et risques accrus pour la sécurité
des résidents qui s'y sont installés pour des raisons tout autre. Pourrons-nous encore marcher le
long du chemin Saint-Armand? Pourrons-nous encore, comme nous invite à le faire un panneau-
réclame de Transports Québec « Partager la route » avec les cyclistes venus s'y balader en
 355 *profitant du paysage apaisant?*

4. Une menace pour la cohésion et le développement de notre collectivité. Je déplore que
les signataires de l'étude d'impact groupe-conseil n'aient pas abordé les effets dévastateurs que
risque de provoquer ce mur routier sur la cohésion et le développement de nos deux collectivités
 360 *récemment fusionnées. La route 133 équivaut déjà à une tranchée à la fois physique et*
psychologique entre l'est et l'ouest de Saint-Armand. Imaginez l'effet de sa transformation en
autoroute balisée.

L'échangeur sud proposé viendra tout simplement achever le processus, empêcher que la
fusion des deux administrations ne puisse aboutir à la fusion des deux populations et puis, pas
besoin d'être futurologue pour affirmer qu'un tel échangeur favorisant l'exode par une voie rapide
centrale vers le commerce plus au nord et au sud sera désastreux pour notre économie locale déjà
 365 *fragile.*

5. Une menace pour le patrimoine bâti de Philipsburg. Dans l'emprise même de
l'échangeur sud projeté, il y a deux sites importants, parce qu'ils sont enracinés dans l'histoire de
Philipsburg. La chapelle historique des Méthodistes de l'Église Unie témoigne avec la maison
attendant des origines mêmes de Philipsburg. Elle constitue l'édifice fort du village depuis 1819.
La légion voisine issue de l'ancienne école méthodiste fait aussi partie de notre mémoire collective
 375 *avec son monument aux soldats originaires de la région, le Soldat Disparu durant l'une des deux*
grandes guerres et à qui nous devons notre liberté. Or, l'intégrité de ces lieux,

témoins importants de l'histoire locale et régionale, est grandement compromise par un échangeur routier qui les mettra à l'écart, sinon au rancart.

380 *Mon intervention n'est ni nostalgique, ni personnellement intéressée. Elle relève d'un*
souci pour le développement durable de notre municipalité autant sur les plans humain et
économique que sur les plans écologique et patrimonial. De plus, je vous demande de tenir des
audiences publiques au sujet de l'impact des infrastructures associées au projet de
385 *parachèvement. L'objectif, ce serait de vous assurer que le point de vue des promoteurs reflète*
celui de mes concitoyennes et de mes concitoyens afin que, le cas échéant, nous ayons la
possibilité de soumettre à votre attention un aménagement qui soit mieux accordé à notre milieu et
porteur d'avenir pour sa population.

Merci, madame la présidente.

390

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Trudeau.

395

Alors, on va entendre immédiatement le promoteur présenter son équipe et le projet soumis à l'examen public.

M. BERNARD CARON :

400

Bonjour, madame la présidente! Bonjour, madame la commissaire! Dans un premier temps, je vais vous présenter l'équipe qui me seconde ce soir et qui va permettre d'amener l'éclairage requis aux différentes questions qui pourront être posées.

405

D'abord, je me présente personnellement. Bernard Caron, je suis directeur au ministère des Transports pour la Direction de l'ouest de la Montérégie et je serai le porte-parole ce soir pour cette audience.

410

J'aimerais aussi vous présenter monsieur Bernard McCann qui est urbaniste et qui est responsable du projet au ministère des Transports au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement.

415

Nous avons aussi Robert Paquin, qui est ingénieur au ministère des Transports et qui est directeur de l'ingénierie du projet.

Au niveau de l'étude d'impact, nous avons Silvio Morelli qui est géographe pour la firme Genivar. C'est le chargé de projet pour l'étude d'impact sur l'environnement.

Nous avons aussi Jean Hardy, ingénieur de la firme Dessau-Soprin qui est responsable de la conception du projet.

420 Monsieur Guy Bédard, qui est architecte paysagiste au ministère des Transports, qui s'est occupé de tous les aspects d'aménagement paysager.

Nous avons aussi Réjean Racine, qui est ingénieur rural et agronome. Monsieur Racine est responsable de tous les aspects qui touchent l'agriculture.

425

Monsieur Jean Dion, qui est évaluateur agréé, qui est à l'emploi du ministère et qui est responsable de tous les dossiers d'expropriation passés et futurs.

Nous avons aussi madame Julie Morin qui est agente de communication au ministère et qui non seulement fait la tâche d'agente de communication mais qui est aussi responsable des visuels.

430

Enfin, nous avons monsieur Éric Peissel, qui est urbaniste spécialisé dans la gestion de la circulation, donc qui s'occupe de toutes ces questions.

435

Donc, c'est l'équipe qui me seconde. C'est quelques personnes qui sont ici mais il y a tout une autre équipe à l'arrière, vous allez le comprendre.

Est-ce que vous me permettez de laisser tomber l'introduction que j'avais faite? Ça va? Donc, ce qui va nous permettre de passer directement à la présentation du projet et c'est monsieur Bernard McCann qui se chargera de cette présentation.

440

M. BERNARD McCANN :

Bonsoir! Bonsoir, mesdames, bonsoir, messieurs. Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu, c'est un projet du ministère des Transports pour lequel on a déposé l'étude d'impact et pour lequel on est en processus d'évaluation publique en ce moment. Le tracé et le projet que je vais vous présenter, c'est un projet qui est recommandé dans l'étude d'impact et c'est le projet qui est à l'étude présentement. La décision finale de réaliser ce projet ou pas relève du gouvernement et c'est lui qui va nous accorder éventuellement, suite aux recommandations du BAPE et du ministère du Développement durable, un décret aux conditions qu'il va déterminer.

445

450

Le plan de la présentation. Il y a quatre parties à la présentation. D'abord, la justification du projet, pourquoi on le fait. Ensuite, on va décrire le projet comme tel, pour ensuite évaluer et passer à la description des principaux impacts de ce projet-là dans le milieu, principaux impacts qui seront accompagnés des mesures d'atténuation qu'on propose de mettre en œuvre pour pallier à ces impacts-là. Enfin, on abordera les coûts du projet et l'échéancier de réalisation.

455

L'autoroute de la Vallée-des-Forts est une autoroute qui a été réalisée dans les années 60, 70 par la construction d'un tronçon de 19 kilomètres d'autoroute entre la sortie 22 de l'autoroute 10 et le sud d'Iberville. L'utilisateur doit ensuite emprunter, comme vous le savez tous,

460

la route 133 sur 34 kilomètres avant d'aboutir à la hauteur de Saint-Armand aux deux chaussées
construites sur une distance de 5 kilomètres pour rejoindre la frontière. Ces deux chaussées
comportent des accès ainsi qu'un carrefour à la hauteur de Philipsburg.

Or, ce tronçon d'autoroute où une partie n'est pas réalisée constitue 34 kilomètres sur un
parcours de 488 kilomètres qui sépare Montréal et Boston, qui sépare aussi Saint-Jean et
Burlington au Vermont. Or, ce corridor, la route 133, fait partie du réseau stratégique de soutien
au commerce extérieur de la Montérégie et, en Montérégie, il est le seul corridor qui n'est pas
terminé en autoroute.

En 1999, le ministère a identifié tous ces corridors de commerce pour réaliser une
enquête sur le transport des marchandises. Ce que vous voyez sur la carte, c'est le réseau de
pénétration du transport des marchandises aux États-Unis et au Québec. 6 000 camions/semaine
passent la frontière ici à la hauteur de Philipsburg, et l'essentiel de la provenance et des
destinations se situe entre Montréal et Burlington au Vermont, mais la pénétration va aussi loin
que Springfield et Boston en Nouvelle-Angleterre. Donc, c'est un important corridor de commerce
et qui permet entre autres au Québec d'expédier vers les États-Unis, bon an mal an, environ 7,5
G \$ de valeur en marchandises.

En 2002, le ministère a réalisé aussi deux enquêtes origine-destination pour mieux
connaître la circulation dans le secteur et les usagers de la route 133 et de l'autoroute 35. Un
premier poste a été établi au sud d'Iberville en direction sud et plus de 6 000 véhicules ont été
évalués pendant une journée de la semaine. Parmi ces véhicules-là, 8 % sont des camions.

En rouge, sur la carte, on voit que c'est la provenance des véhicules. Or, on voit qu'il y a
peut-être trois types de circulation à ce niveau-là. Il y a une circulation locale d'abord, 23 %
proviennent de Saint-Jean, rive droite, donc Saint-Jean-sur-Richelieu; 38 % de Saint-Jean rive
gauche, secteur Iberville pour se destiner d'abord à Iberville, 24 %, Saint-Athanase est inclus;
20 % Sainte-Anne-de-Sabrevois; 15 % Saint-Alexandre. D'autres véhicules proviennent d'un peu
plus loin : 23 % d'ailleurs au Québec; 15 % de Montréal. Et parmi ceux-là, 20 % se destinent à
Sainte-Anne-de-Sabrevois; 12 % à Henryville, Venise-en-Québec; 19 % le long de la route 133
et jusqu'à Bedford parfois; et 10 % se rendent aux États-Unis.

Au sud du territoire, on a placé un poste en direction de Montréal pour évaluer la
provenance des véhicules et leur destination aussi en direction nord. 46 % des véhicules
provenaient du Vermont; 40 % d'autres états de la Nouvelle-Angleterre; et l'essentiel de cette
circulation se destinait à Montréal, 53 %; 30 % ailleurs au Québec; et 14 % et 17 % Saint-
Armand - Bedford.

Donc, on voit qu'il y a coexistence sur la route 133 de plusieurs types de circulation, une
plus locale à la recherche d'accessibilité et une circulation de transit qui, elle, est à la recherche
de vitesse et de fluidité.

505 Or, ces deux niveaux de circulation peuvent être source de conflit. En moyenne, on observe sur la route 133, 118 accidents par année. 62 % impliquent des automobiles; 29 % des camions; 2 % des motos et des bicyclettes; et d'autres non spécifiés, c'est 7 % du volume d'accidents.

510 Le projet a pour objectif de pallier aux problématiques qu'on vient de soulever. D'abord, il s'agit de compléter le lien autoroutier Montréal/Boston. Ensuite, améliorer la mobilité des voyageurs et des marchandises en transit en leur destinant un corridor, celui de l'autoroute 35. Enfin, l'autre objectif a pour effet d'améliorer la sécurité routière sur la route 133 en lui réservant la circulation locale.

515 Enfin, il y a aussi pour objet d'améliorer la qualité de vie des riverains et la route 133 en leur redonnant une certaine tranquillité.

520 Alors, le projet de l'autoroute 35 consiste à réaliser deux chaussées de deux voies dans chacune des directions, sur une longueur d'environ 34 kilomètres et comportant 5 échangeurs. Le premier est situé à Iberville et sert à desservir la Municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu, secteur Iberville, Saint-Athanase, Sainte-Anne-de-Sabrevois. Un second échangeur est prévu à Saint-Alexandre pour desservir la municipalité de même nom. Un troisième échangeur est situé à Saint-Sébastien, c'est un des plus importants puisqu'il desservira Henryville, Saint-Sébastien, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, Bedford, Venise-en-Québec. Un autre échangeur à Saint-Armand Nord de façon à desservir tout le secteur de Philipsburg. Un dernier échangeur à Saint-Armand Sud pour desservir non seulement Philipsburg mais aussi le chemin Saint-Armand qui conduit à la municipalité du même nom.

530 On voit ici l'échangeur d'Iberville où l'autoroute 35 est actuellement construite. On utiliserait les deux bretelles qui communiquent avec la route 133 actuellement. On construira un pont d'étagement au-dessus de la 35 afin de permettre à la circulation de rejoindre la 35, et deux nouvelles chaussées en direction de Saint-Alexandre. Ici, au loin, on voit le chemin de Grande Ligne.

535 L'échangeur de Saint-Alexandre qui impliquera le réaménagement de la route 227 pour conduire à travers l'échangeur qui sera aménagé à cette hauteur. La montée Dussault sera conservée pour permettre la circulation des véhicules et de la machinerie agricole, et ici un viaduc agricole sera construit.

540 L'échangeur de Saint-Sébastien qui sera localisé à peu près à mi-chemin entre le rang Sainte-Marie et la route 227. Le pont de la rivière aux Brochets où un dégagement de 6 mètres entre le tablier et la limite des hautes eaux pour permettre la circulation des embarcations.

545 L'échangeur de Saint-Armand Nord où on voit que la route 133 sera réaménagée pour se fondre ici grâce à un étagement dans la rue Champlain à Philipsburg pour permettre la

continuité de la circulation vers Philipsburg. On voit ici le poste de contrôle et la halte routière prévus à cet endroit.

550 Enfin, l'échangeur de Saint-Armand Sud où on voit ici la rue Montgomery, un pont d'étagement sera construit pour permettre la continuité entre le secteur est et ouest de Philipsburg. Ici, la rue Quinn. Et tous les bâtiments ici seront conservés de façon permanente.

555 Les principaux impacts et les mesures d'atténuation maintenant. Le ministère a effectué plusieurs rencontres publiques dans le cadre de ce projet. À l'automne 2004, on a rencontré les municipalités régionales de comté ainsi que les municipalités et deux soirées d'information publique ont été organisées au cours desquelles plusieurs d'entre vous ont participé.

560 À la suite de ces soirées, le ministère a consulté plusieurs organismes dont l'Union des producteurs agricoles, la Direction régionale du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les municipalités, les organismes de bassin versant ainsi que des associations diverses comme celle des motoneigistes.

565 Alors, l'environnement du projet maintenant consiste en trois milieux, tous importants. D'abord, le milieu agricole, c'est l'activité prédominante dans la région. 94 % du territoire est zoné agricole. Le milieu naturel, plusieurs cours d'eau verbalisés, une vingtaine, croisés à 24 reprises par le tracé; plusieurs boisés, une cinquantaine en tout; et deux marais, marécages sur le tracé de l'autoroute. Le milieu humain, 5 municipalités sont traversées par l'autoroute et environ 5 000 personnes résident dans la zone du corridor.

570 Le premier impact d'une autoroute, c'est son besoin d'emprise, le besoin d'acquérir du terrain pour pouvoir la réaliser. Or, le ministère possède actuellement 364 hectares de terrain, une emprise qu'il a acquise au cours des années 70 essentiellement pour réaliser l'autoroute. Cependant, aujourd'hui, avec les nouvelles normes, avec la nouvelle réglementation, on a dû
575 ajuster le tracé de l'autoroute et on doit acquérir à nouveau 77 hectares pour réaliser ce projet.

 Or, ces 77 hectares se répartissent comme suit : 12 % en zone blanche; 48 % en zone verte mais en boisé; et 40 % en zone verte mais en culture présentement.

580 À la fin du projet, le ministère se retrouvera en possession de 102 hectares en trop qu'il disposera selon la réglementation. Ces 102 hectares se répartissent comme suit : 63 % en zone verte mais boisée, 27 % en zone verte toujours mais cultivée, et 10 % en zone blanche. Donc, au total, le ministère devra requérir 338 hectares pour réaliser l'ensemble du projet.

585 Les principaux impacts agricoles sont aux endroits surlignés en blanc parce que le tracé n'est pas à la limite du cadastre. Il y aura des morcellements, des parcelles résiduelles et ça provoquera des détours. Pour pallier, le ministère se propose de réaménager certains accès et effectuer quelques remembrements pour permettre aux cultivateurs de poursuivre leurs activités.

590 Dans le secteur de Saint-Alexandre, le réaménagement de l'échangeur va provoquer quelques détours. Le ministère se propose là de réaliser un viaduc et d'aménager quelques accès pour permettre aux cultivateurs toujours de poursuivre leurs activités.

595 Enfin, sur toute la longueur du territoire, le ministère va utiliser maintenant 320 hectares à des fins autres qu'agricoles.

600 Sur le milieu naturel, les principaux impacts. D'abord, on affecte un marais à la hauteur du ruisseau de la Barbotte et un marécage à la hauteur de la rivière aux Brochets. Le ministère se propose de compenser ces pertes selon la réglementation prévue avec Environnement Canada. Sur toute la longueur, la traversée de 24 cours d'eau va provoquer des pertes d'habitat du poisson. Le ministère encore une fois se propose de compenser ces pertes, atténuer ces impacts et de compenser les pertes d'habitat en recréant de nouveaux espaces pour l'habitat du poisson.

605 Enfin, sur toute la longueur du projet, il y aura 80 hectares de boisé qui seront détruits pour permettre de réaliser l'autoroute.

610 Dernier milieu, le milieu humain. D'abord, à la croisée des chemins, une perturbation de la circulation, en blanc, à tous les niveaux. Le ministère se propose de gérer la circulation pendant les travaux afin de permettre la continuité de la circulation. Il y aura aussi quelques acquisitions, une vingtaine de bâtiments en tout dans le secteur de la rivière aux Brochets et de Philipsburg. Enfin, on note une hausse du niveau de bruit à la rivière aux Brochets.

615 Enfin, sur toute la longueur du projet, il y aura une modification sensible du paysage que le ministère se propose de compenser par un aménagement paysager adéquat.

620 Les impacts positifs du projet maintenant. D'abord, je vous disais tantôt qu'il y avait deux niveaux de circulation sur la route 133 : une circulation de transit et une circulation locale. En séparant la circulation de transit de la circulation locale, on va améliorer d'abord la fluidité de la circulation sur l'autoroute et on va permettre à la circulation locale de circuler plus paisiblement sur la route 133.

625 Une amélioration de la sécurité routière. On va permettre celle-ci tout simplement en réduisant le nombre de véhicules qui utilisent la route 133. Il y aura aussi une amélioration de la tranquillité des établissements qui sont situés sur la route 133, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, Saint-Sébastien, Henryville et Sainte-Anne-de-Sabrevois. Enfin, l'autoroute amènera une amélioration du potentiel de développement de la région.

Au niveau des coûts du projet. Les chaussées, c'est-à-dire les deux chaussées, le terrassement, les fondations, le drainage, le revêtement, l'éclairage et les aménagements

630 paysagers : 149 M\$. Les ouvrages d'art, ce sont les ponts et les échangeurs : 44 M\$. Les frais
connexes, ce sont le coût des acquisitions, les services professionnels et du maintien de la
circulation : 63 M\$. Pour un total de 255 M\$.

635 L'échéancier de construction. Pour débiter la construction de l'autoroute 35, le ministère
se propose de commencer par le segment 2, celui qui se situe entre la route 227 et la route 133.
Ce segment 2 là, on prévoit commencer à réaliser les travaux dès 2006 pour les terminer en 2009.

640 Le segment 1 sera ensuite réalisé à compter de 2007 pour se terminer en 2009 et un
premier tronçon de l'autoroute 35 sera ouvert à la circulation dès 2009.

645 Le troisième segment qu'on appelle le segment 4 à Philipsburg sera réalisé entre 2009 et
2010. Et, enfin, le segment 3, de 2010 à 2011, de façon à ce que toute l'autoroute soit complète
dès 2011. Merci.

645 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci pour cette présentation.

650 Alors, madame Orléans-Gerstein, je vous demanderais simplement d'expliquer ce que je
vais dire à ce moment-ci pour la suite de la séance d'audience publique. Je commence. Alors,
nous allons prendre une pause de 15 minutes. Au cours de cette pause, vous pouvez vous
inscrire au registre si vous avez des questions. On va accepter une question par personne mais si
vous avez plus qu'une question, vous allez vous réinscrire tout simplement. Alors, cette règle a
pour but de faire en sorte que le plus grand nombre de gens possible puisse poser des questions.
655 Si vous ne pouvez revenir demain pour poser vos questions, alors dites-le au secrétariat, à ce
moment-là on va vous passer en priorité. Donc, lorsque vous allez venir poser votre question,
vous allez me l'adresser et moi je vais aller chercher des réponses, soit du côté du promoteur,
soit du côté des personnes-ressources.

660 Alors, vous avez la parole, madame.

À CE STADE, L'INTERPRÈTE TRADUIT EN ANGLAIS LES PROPOS DE LA PRÉSIDENTE.

665 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. On revient dans 15 minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

670 **REPRISE DE LA SÉANCE**

LA PRÉSIDENTE :

675 Alors, il y a neuf personnes inscrites au registre pour ce soir. Nous allons d'abord entendre madame Chantal d'Auteuil, s'il vous plaît.

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

680 Bonsoir, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

685 **Mme CHANTAL d'AUTEUIL :**

690 Madame la commissaire! Alors, ma question porterait sur le tronçon de l'autoroute entre Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et la sortie ou l'échangeur Saint-Armand Nord. Comme on avait dit, on avait fait une proposition de modifier le tracé actuel de l'autoroute pour le faire longer le long de la tourbière de la rivière aux Brochets.

695 On aimerait savoir quels seraient les impacts et quelles seraient les mesures de mitigation pour réduire les impacts sur la faune, la flore de la tourbière, en particulier sur le drainage de l'emprise et aussi sur la zone agricole à l'est par rapport aux sels de déglçage de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, monsieur Caron.

700 **M. BERNARD CARON :**

Je vais essayer de reformuler. Si j'ai bien compris... je m'excuse, mais j'ai manqué de concentration, est-ce que je pourrais demander à madame de reprendre, parce que...

705 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a plusieurs éléments.

M. BERNARD CARON :

710 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

D'abord, est-ce que vous avez une photo aérienne qui pourrait...

715

M. BERNARD CARON :

Du secteur de la plaine inondable?

720

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. BERNARD CARON :

725

Julie va s'en occuper.

LA PRÉSIDENTE :

730

Merci. Alors, on va reprendre les points. Alors, vous avez demandé d'abord si le tracé était rapproché, vous demandez si le tracé était rapproché de la zone...

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

735

De la tourbière.

LA PRÉSIDENTE :

740

De la tourbière, qu'est-ce que ça signifierait en termes d'impacts.

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

C'est ça.

745

LA PRÉSIDENTE :

Et vous avez demandé aussi de préciser tout l'aspect de drainage agricole.

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

750

Le drainage de l'emprise de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

755

Oui?

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

760 Alors, les sels de déglacage. Quel va être l'impact sur la tourbière, la faune et la flore, et sur le milieu agricole aussi de ce drainage-là. Parce que dans l'étude d'impact, on mentionnait déjà avec le tracé actuel qu'on aurait besoin de bassins de sédimentation, comme mesure de mitigation, si j'ai bien compris l'étude d'impact?

LA PRÉSIDENTE :

765 Oui?

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

770 Et dans ce cas-là, est-ce que c'est des bassins plus grands que ça prendrait ou est-ce que c'est d'autres types d'assainissement des eaux du drainage de l'emprise.

LA PRÉSIDENTE :

775 D'accord. Alors, justement, il faudrait aussi préciser où seraient situés...

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

C'est ça.

780 **LA PRÉSIDENTE :**

... ces bassins de sédimentation, qui ont pour but de capter les eaux qui sont chargées de sels de déglacage pour éviter un impact soit sur les terres agricoles, soit sur le milieu écologique très riche dans la région. Ça va? On va commencer par ça.

785

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

D'accord.

790 **M. BERNARD CARON :**

On va commencer par la première, concernant le tracé. Madame la présidente, le ministère a choisi le tracé qui est rouge, donc le tracé qui est à l'extrême est. Ce tracé se situe à la limite 20-100 ans de la plaine inondable. Selon la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère se devait de placer la chaussée à cet endroit.

795

Il y a 30 ans, effectivement, le ministère avait prévu construire l'autoroute 35 dans la

800 forêt marécageuse et, à cause de cette nouvelle politique, nous avons dû la replacer à la limite du 20-100 ans. Maintenant, suite aux diverses rencontres que nous avons eues avec le milieu, il y a eu un tracé qui a été proposé par le milieu et qui est à la limite 0-20 de la plaine inondable, et c'est le tracé vert.

805 Monsieur Jean Hardy a fait une analyse de ce tracé-là, du tracé qui a été proposé par le milieu et, si vous voulez, je vais demander à Jean Hardy qu'il développe sur ce tracé-là, parce que c'est un tracé qui n'est pas dans l'étude d'impact sur l'environnement parce qu'il ne correspondait pas aux politiques actuelles. Donc, Jean Hardy, si tu veux faire la présentation?

810 **M. JEAN HARDY :**

Bonsoir! Alors, comme le mentionnait monsieur Caron, nous avons regardé un tracé alternatif donc au tracé qu'on voit en rouge, qui était le tracé qu'on retrouve dans l'étude d'impact. Donc, le tracé alternatif vient de Montréal, comme le tracé en rouge, sauf que au-dessus de la rivière aux Brochets, on traverse la rivière aux Brochets à l'aide d'un pont en courbe et, ensuite, on longe la conduite de gaz de TransCanada Pipelines tout le long. Donc, on est à peu près à l'endroit de l'ancienne limite est de l'emprise du ministère. Ce tracé en vert se situe à environ 200 mètres du tracé qu'on appelle le tracé recommandé. Ce tracé en vert donc est plus court d'environ 200 mètres du tracé rouge.

820 Pour ce tracé alternatif, on a fait différentes études dont je vais vous présenter ce soir un peu les résultats sommaires. Au niveau géotechnique, donc nous avons réalisé, il y a environ deux semaines, trois puits d'exploration sur chacun des tracés. Ce que ça a permis de constater, c'est qu'au niveau du sol, on retrouve de l'argile dans les deux cas, de l'argile d'assez bonne qualité au niveau géotechnique, qui ne crée pas de trop gros problèmes. Il n'y avait pas non plus trop d'infiltrations d'eau. Dans un puits, on a retrouvé le roc à environ 2 pieds de la surface. Donc, au niveau géotechnique, les deux tracés sont relativement équivalents.

830 Au niveau du pont de la rivière aux Brochets, notre équipe de structure s'est penchée sur la question. Le pont du tracé alternatif se retrouve donc en courbe. Ça implique que les poutres du pont seraient courbées. À ce niveau-là, ça implique un coût supplémentaire au niveau de la construction du pont. Toutefois, on précisait dans l'étude d'impact que la construction du pont, on parle d'un pont qui est lancé. C'est-à-dire que, au niveau de la construction, on ne va pas du tout dans l'eau de la rivière aux Brochets. C'est un mécanisme où toutes les poutres sont assemblées sur les rives et sont poussées l'autre côté. Même si le pont est en courbe, on peut faire le même type de construction et on n'irait pas dans l'eau de la rivière.

840 Dans les deux cas, on a un dégagement de 6 mètres de dégagement entre le dessous du pont et la rivière, et ce 6 mètres, on avait eu des discussions avec Pêches et Océans Canada à ce niveau-là, et c'était un dégagement qui était acceptable. Donc, dans les deux cas, on a le même dégagement.

845 Le pont, on l'a vu tantôt sur la simulation visuelle, est relativement long. Il a quand même un peu plus de 200 mètres de long. C'est que de chaque côté des rives où sont déjà les piliers, on continue en structure sur à peu près une soixantaine de mètres, de sorte qu'au niveau des inondations, on ait très peu d'effet. On ne crée pas un barrage autrement dit au niveau de la rivière aux Brochets.

850 Et ce qui m'amène au point suivant en termes hydrauliques, donc on a réalisé une modélisation du tracé donc du tracé recommandé en rouge qui, lui, se retrouve dans la zone de récurrence 20-100 ans. Donc, l'eau va monter jusque là, mais ça arrive quand même peu fréquemment. Tandis que le tracé vert, lui, se retrouve dans le 0-2 et le 0-20 ans ici. Donc, le tracé vert se retrouverait probablement dans l'eau entre guillemets, si on veut, plus fréquemment que le tracé rouge.

855 Et à cet effet, on voit en bas notre coupe proposée au niveau du tracé vert. On parle d'un remblai d'une hauteur d'environ 3,5 mètres, alors que le tracé recommandé serait d'une hauteur d'environ 2 mètres. Ça tient compte justement des crues printanières et du fait qu'on se rapproche donc de la forêt marécageuse.

860 Le processus d'inondation se fait de quatre façons. Donc, par la plaine ici. Il y a comme trois – on ne voit pas très bien sur la photo, mais il y a trois ruisseaux de la rivière aux Brochets qui remontent vers nos tracés et, au niveau drainage, on prévoit dans les deux tracés des ouvrages, donc des ponceaux en béton à trois endroits sous l'autoroute qui vont permettre de régulariser les eaux de chaque côté des tracés, qu'on parle du tracé vert ou du tracé rouge. Donc, l'autoroute n'agira pas comme un barrage. Ce n'était pas l'effet recherché. On laisse le processus d'écoulement fonctionner normalement.

865 Me donnez-vous juste deux petite secondes, j'ai une présentation avec acétates que j'aimerais vous montrer.

870 **M. BERNARD CARON :**

875 Peut-être, madame la présidente, pendant qu'il y a une recherche qui se fait de ce côté, madame parlait des sels déglaçants et je demanderais à Silvio Morelli de donner justement les impacts du sel déglaçant. À ce moment-là, ça leur donnera le temps de choisir la présentation. On continue? Donc, au niveau...

LA PRÉSIDENTE :

880 Ça sera après, les sels déglaçants.

M. JEAN HARDY :

Oui. Oui, parce que j'ai des acétates où on parle d'enjeux biophysiques et

885 d'environnement. Silvio, je lui laisserai la parole à ce moment-là. Donc, géotechnique, j'ai parlé des conclusions. Les études réalisées au niveau du pont, j'en ai parlé tantôt. Peut-être noter qu'au niveau du pont en courbe, le pont sera légèrement plus large pour tenir compte de la courbe. En courbe, on a besoin d'une distance de visibilité donc qu'on doit respecter en tout temps. Donc, le pont est légèrement plus large.

890 Et un point peut-être à noter, c'est qu'au niveau... il y a des résidences qui se situent du côté de la rive ici de la rivière aux Brochets. Il y a des résidences. Avec le tracé alternatif vert, on s'en éloigne d'environ une trentaine de mètres. On avait identifié un problème de bruit dans l'étude d'impact avec le tracé rouge. Il faudrait voir avec le tracé vert, avec le 30 mètres d'éloignement, ce que ça pourrait apporter à ce niveau-là.

895 **LA PRÉSIDENTE :**

900 D'accord. Alors, uniquement à titre de référence, ça signifiait quoi comme augmentation du niveau sonore pour ces résidences? Vous pouvez nous trouver ça? Si vous n'avez pas l'information tout de suite, on la recevra un petit peu plus tard. Alors, vous pouvez continuer.

M. JEAN HARDY :

905 D'accord. Donc, au niveau du pont, on parle au niveau du tracé alternatif d'un pont qui est un peu plus coûteux d'environ 2,5 M\$. Il faut considérer que l'ouvrage du pont de la rivière aux Brochets est un ouvrage d'environ 23 M \$. C'est un des gros éléments du projet. Donc, on parle d'une augmentation d'environ 10 % du coût avec le tracé alternatif.

910 Donc, au niveau hydraulique, j'en parlais tantôt, l'effet du pont et de l'autoroute sur la hauteur des crues donc est le même pour les deux tracés. C'est-à-dire qu'on parle d'une hausse de 2 centimètres dans la zone 0-2 ans, de 3 centimètres de l'eau, donc lors des inondations au niveau du 2-20 ans, et de 5 centimètres au niveau du 20-100 ans, ce qui est considéré quand même relativement peu. Le tracé recommandé donc est dans la zone 20-100 ans. Le tracé alternatif, dans la zone 0-20 ans.

915 Ce qui nous amène à proposer des particularités techniques, donc un remblai plus élevé, j'en parlais tantôt, de 1,5 mètre. Il faut protéger nos remblais en mettant en place des blocs, ce qu'on appelle des perrés de protection, et le drainage régulateur à trois endroits qui est similaire pour les deux tracés. Donc, en conclusion, au niveau hydraulique, les deux tracés présentent peu de différence au niveau hydraulique pour le secteur de la plaine inondable.

920 Pour les deux prochaines acétates, donc les enjeux biophysiques et les enjeux agricoles, je laisserais la parole à Silvio Morelli.

925 **M. SILVIO MORELLI :**

Bonsoir! Donc, suite à la proposition d'un tracé alternatif venant du milieu, on a fait l'exercice de regarder ça en termes des principaux impacts du point de vue agricole et aussi du point de vue biophysique sur la base des principaux enjeux, des principales composantes qu'on retrouvait là dans le secteur.

930 De façon générale, donc le tracé rouge étant le tracé retenu dans le cadre de l'étude d'impact et le vert étant l'alternative recommandée par le milieu, en termes de perte de sols cultivés en hectares, évidemment, on note 42, presque 43 hectares versus 33. En termes de terres enclavées, le tracé recommandé, donc 79 hectares de terres enclavées versus 21,5. Au niveau de la taille des parcelles, évidemment, les parcelles résiduelles sont considérées petites pour la culture. Avec le tracé vert, bien, évidemment, étant collé sur la forêt marécageuse, il n'y a pas de parcelles résiduelles ou pratiquement pas. Au niveau des accès aux fermes, on note des détours pour 7 exploitants avec le tracé recommandé et un seul exploitant aura donc à faire un détour avec le tracé vert.

Bien entendu, il y a des impacts sur les pratiques culturelles, comme on disait, à cause de l'enclavement, tout ça, des accès, puis aussi de la façon d'opérer la machinerie. Au niveau du tracé vert, bien, il n'y en a pas. Sur le drainage des terres, il y a un impact au niveau du tracé recommandé et il n'y en a pas du côté du tracé alternatif.

945 Il faut peut-être préciser que cette analyse-là a été faite de façon pour répondre spécifiquement à la demande du milieu. Donc, c'est à partir des informations qu'on avait, qu'on a colligées dans le cadre de l'étude d'impact.

950 Au niveau des enjeux biophysiques, on a fait le même exercice. Au niveau de l'atteinte des habitats aquatiques, si on parle de la limite naturelle des hautes eaux qui correspond à la crue de récurrence 0-2 ans, le tracé recommandé occasionne donc là des pertes, une atteinte sur 3,8 hectares versus 14,3 hectares pour le tracé alternatif. Tout le long de la forêt marécageuse, on retrouve une aire de fraie potentielle du brochet. Donc, les tracés respectivement affectent ça sur 5 et pratiquement 13 hectares.

955 Au niveau de la végétation du marécage lui-même, on note une perte de 1,5 hectare pour le tracé recommandé versus 2,4 pour le tracé alternatif. Je préciserais que pour le tracé recommandé, ça se situe principalement au niveau de la traversée de la rivière, alors qu'ailleurs – je vais vous montrer une carte plus tard – où on voit que le tracé chevauche donc cette limite-là, donc ça se répartit un petit peu partout.

960 Au niveau de la flore à statut précaire, il y a des atteintes pour les cinq occurrences respectivement.

965 Au niveau de la faune forestière, évidemment le tracé alternatif est plus rapproché.

970 Donc, il y a un effet de barrière qui est créé. Il y a aussi augmentation de bruit. On sait que par rapport à la faune avienne, aussi à l'herpétofaune, donc il y a des impacts qui sont anticipés de ce côté-là.

975 Au niveau de la qualité des eaux de l'ensemble de la forêt humide, évidemment, étant plus rapproché, bien qu'au niveau du drainage il soit possible de minimiser ces impacts, étant plus rapproché, il y a peut-être la question des embruns en période hivernale.

Donc, en gros, ça fait le tour des enjeux que, nous, on a identifiés en comparant le tracé alternatif et le tracé recommandé.

980 On a une acétate qui va présenter un petit peu plus en détail ce qu'on nommait tantôt. Donc, tout ce qui est en vert ici, c'est vraiment la portion marécageuse de la forêt qui chevauche aussi la partie hachurée qui correspond à la zone de fraie potentielle. On remarque que ça touche aussi les terres, donc ça remonte dans ce secteur-là.

985 La limite naturelle des hautes eaux, c'est vraiment ce qu'on voit ici en dents de scie, tout le long. Et, évidemment, dans ce secteur-là, il y a des occurrences de plantes rares, diverses occurrences qui ont été identifiées. Donc, il y en a qu'on voit ici dans l'emprise du tracé alternatif.

990 Donc, en gros, c'est l'exercice qu'on a fait pour essayer de voir les enjeux des deux tracés recommandés, en fait étudiés.

M. BERNARD CARON :

995 Je demanderais peut-être à Silvio de continuer peut-être au niveau des sels déglaçants, puis s'il y a d'autres questions, à ce moment-là il pourra y répondre.

M. SILVIO MORELLI :

1000 Au niveau de l'utilisation de sels, en fait, ce qu'on a regardé à titre indicatif, il y a une étude récente qu'on a réalisée pour le ministère des Transports dans la DT de Québec et on voit ici les principales données. Puis, ensuite, on fera peut-être une comparaison avec le cas de la rivière aux Brochets principalement.

1005 Donc, cette étude-là, c'est dans la région de Québec. Donc, on note une utilisation de 61 tonnes par kilomètre par an de sels de déglçage. Le bruit de fond du cours d'eau en question, le projet lui-même était en fait la construction d'une route à proximité d'un lac dans le secteur de la route 369. Le bruit de fond en termes de chlore donc avant le projet était de 27 mg par litre. Le bassin versant de ce cours d'eau là était approximativement de 1 kilomètre carré. On a noté donc que les concentrations prévues en fonction des modélisations qui ont été faites,

ça amenait ça à 25 mg par litre. Si on compare ça au critère de toxicité aiguë et chronique, donc
1010 qui concerne la faune, la viabilité de la faune ichtienne principalement, on voit qu'on est nettement
en dessous des normes.

À titre comparatif, dans le contexte du projet de la 35, étant en zone plus méridionale, on
va évidemment utiliser beaucoup moins de sels. On parle pour la 35 de 28 tonnes par année.
1015 Actuellement, le bruit de fond au niveau des chlorures au niveau de la rivière aux Brochets
mesuré au niveau du pont de la 202, ça se situe à peu près à une vingtaine de milligrammes par
litre. Par contre, le bassin versant de la rivière aux Brochets, c'est plusieurs dizaines de
kilomètres carrés, donc, un pouvoir d'absorption plus grand. Donc, on escompte, sans avoir fait
l'exercice chiffré, qu'on serait nettement sous les seuils de toxicité pour la faune évidemment.

À ce sujet-là, le ministère, lui, s'engage à gérer en fait ses emprises, notamment tous
les fossés de drainage, selon la méthode du tiers inférieur. Ça, on a une illustration pour
expliquer un peu comment ça fonctionne. Le but étant de n'entretenir que le tiers inférieur du
ruisseau, du fossé de drainage en fait, en gardant les talus en végétation. Ça, on voit ici donc la
1020 méthode conventionnelle et la méthode proposée.

L'objectif de ça évidemment, c'est que toutes les eaux de drainage de l'emprise donc qui
contiennent les matières en suspension, les sels de déglacage et ainsi de suite, soient en partie
captées par la végétation qu'on retrouve dans les talus, ce qui de fait même minimise les apports
1030 en eaux de drainage à l'extérieur de l'emprise, donc dans les cours d'eau, dans le réseau
hydrographique à proximité de l'autoroute. Donc, ça, c'est une des façons de minimiser les
apports en sels de déglacage.

Dans le cas particulier du pont de la rivière aux Brochets, étant donné que c'est un
1035 secteur très sensible, on a vu que le design du pont dans le cadre de la simulation qu'on a
présentée, il n'y aura aucune pile en eau, donc dans le lit du cours d'eau. Les piles seront en rive
dans la zone à l'intérieur de la limite des hautes eaux mais pas en milieu aquatique. De même, le
remblai aussi va être situé plus loin pour des raisons évidemment pour minimiser l'atteinte au
milieu et aussi pour favoriser le passage des eaux, donc minimiser l'impact hydraulique de la
1040 présence du pont.

Donc, essentiellement par rapport aux apports en sels dans le milieu attribuables au pont,
c'est un petit peu les principales orientations du ministère.

1045 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Concernant les bassins de sédimentation, est-ce qu'ils seraient en dehors, à
l'extérieur de la zone d'emprise? Est-ce qu'il y en aurait d'autres ou ce serait simplement les
bordures de l'emprise qui serviraient de bassins de sédimentation?

1050

M. BERNARD CARON :

Silvio.

1055 **M. SILVIO MORELLI :**

Bien, de ce côté-là, je ne sais pas si mon collègue Jean au niveau technique a plus d'information. Évidemment, dépendamment des eaux qui seront captées, des volumes en cause, la nécessité de superficie, est-ce que ça va rentrer dans l'emprise? Ça je préférerais laisser mon collègue répondre à cette question.

1060

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Mais est-ce qu'il y en aurait qui devraient être situés du côté de la zone agricole, des terres en culture ou...

1065

M. SILVIO MORELLI :

Normalement, les bassins, les ouvrages de sédimentation devraient être localisés à l'intérieur de l'emprise. C'est la norme au ministère. À ce stade-ci du projet, il faut comprendre qu'on est à l'étape d'avant-projet préliminaire. Ça va être regardé éventuellement à l'étape d'avant-projet définitif, à ce moment-là. Mais, normalement, ça devrait être inclus à l'intérieur de l'emprise.

1070

1075 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et on a vu à Saint-Jean-sur-Richelieu, il y a eu des questions sur la largeur de l'emprise.

1080

M. SILVIO MORELLI :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1085

Les gens ont demandé est-ce que ça serait possible de faire en sorte que justement on réduise l'emprise comme on le fait dans certains endroits. Bon, la 175 entre autres, il y a des sections où il y a une emprise beaucoup moins large que celle qui est proposée dans le présent projet ou en milieu urbain pour tenir compte des zones sensibles. Est-ce qu'on peut considérer que c'est un milieu sensible et réduire la largeur de l'emprise dans des zones comme celle-là? Est-ce que vous pouvez l'imaginer? Je pose la question à monsieur Caron.

1090

M. BERNARD CARON :

1095 On a discuté de la question. Vous nous avez demandé quel montant représenterait une telle opération de réduire l'emprise. Je vais vous revenir demain à ce sujet-là. Ayant eu d'autres expériences au niveau de l'environnement, il est évident que lorsqu'on arrive dans un milieu sensible comme on a là, je pense que ça devrait être envisagé peut-être de façon sérieuse.

1100 Par contre, dans le reste du tracé, vous allez voir, on va vous arriver avec des coûts. Je pense que si on regarde une réduction d'emprise, il faudra la regarder de façon dans des endroits très restrictifs et je pense que c'est un cas qui devra être envisagé. C'est ma réponse actuellement. Mais on pourra, je pense, lors de la présentation de demain, en discuter plus avant.

1105

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, on va aller tout de suite du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Dupont. Vous allez nous expliquer qu'est-ce que c'est que cette politique-là du ministère. Comment on peut l'appliquer? Est-ce qu'il y a des marges de manœuvre possibles?

1110

Puis ensuite, on va aller du côté d'Environnement Canada aussi pour entendre Environnement Canada sur la question de la politique 0 perte nette d'habitat, comment on peut l'appliquer pour faire en sorte qu'il n'y ait pas d'habitat de perdu mais, par contre, qu'on maintienne le plus possible les usages actuels du milieu.

1115

Alors, on vous entend d'abord, madame Dupont.

1120

Mme CÉLINE DUPONT :

Si vous le permettez, je vais procéder avec une présentation visuelle. Alors, je vais faire un survol un petit peu des objectifs de la politique pour débiter, puis ensuite passer aux articles qui sont concernés.

1125

Alors, première des choses, c'est ça, la première version de la politique a été adoptée en 87. Il y a eu des révisions en 91, en 96, et la dernière révision date de ce printemps, donc de mai 2005. Et la *Politique de protection des rives* vise entre autres à assurer une meilleure protection de l'environnement et également la sécurité publique, pour éviter qu'il y ait des inondations au niveau des résidences.

1130

Il y a trois principaux objectifs. Donc, premièrement, de maintenir et d'améliorer la qualité des plans d'eau et des cours d'eau en accordant une protection minimale, adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables. À *littoral*, on entend l'eau en tant que telle.

1135 Par la suite, c'est bien sûr d'assurer la sécurité des personnes et des biens et, finalement, de protéger la flore et la faune en assurant un écoulement naturel des eaux. Donc, on voit ici que la politique de protection a des objectifs de protection globale autant au niveau écologique qu'humain.

1140 Les applications. La politique va préciser les types d'intervention qui sont possibles ou non à être réalisés dans le milieu qu'elle vise. C'est-à-dire au niveau de la plaine inondable entre autres. Cette politique-là doit se traduire dans les schémas d'aménagement des MRC.

1145 Donc, la politique stipule au niveau des interdictions que dans la zone de grand courant de 0-20 ans, donc une plaine inondable, sont en principe interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux sous réserve de mesures qui sont prévues au paragraphe 4.2.1, 4.2.2. Ça, c'est-à-dire qu'il y a certaines constructions, ouvrages et travaux qui sont permis dans la plaine inondable et d'autres constructions, ouvrages et travaux qui sont admissibles à une dérogation.

1150 Je vais passer ici ceux qui sont permis, puisque la route en question n'est pas là-dedans. Alors, les projets qui sont admissibles à une dérogation par rapport à la politique, on mentionne les projets d'élargissement, de rehaussement, d'entrée, de sortie, de contournement et d'élargissement dans l'axe actuel d'une voie de circulation existante, y compris les voies ferrées. 1155 Donc, on voit que la future autoroute 35 ici n'entre pas dans cette définition de projet admissible à une dérogation.

D'autres projets admissibles à une dérogation, ce sont les voies de circulation traversant les points d'eau et leur accès. C'est-à-dire, par exemple, ici le pont de la rivière aux Brochets et son accès va bien sûr traverser la plaine inondable mais c'est admissible à une dérogation. À ce moment-là, le ministère des Transports doit procéder à une demande auprès de la MRC. 1160

Autres projets admissibles à une dérogation. Donc, tout projet de mise en place de nouveaux services d'utilité publique situés au-dessus du niveau du sol. Alors, là, on mentionne les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques, les infrastructures reliées aux aqueducs et aux égouts et, il est bien spécifié ici, à l'exception des nouvelles voies de circulation. Et c'est là qu'il est spécifié que le projet de l'autoroute 35 n'est pas admissible à une dérogation au niveau de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. 1165

1170 Moi, j'ai terminé ma présentation sur la politique. Je ne sais pas si vous avez des questions par rapport à la présentation?

LA PRÉSIDENTE :

1175 Oui, justement, on a vu la photo aérienne, puis on est passés tout près pour aller voir comment ça se concrétiserait dans les faits. C'est difficile à voir qu'il y a une différence de

niveau entre la zone où il y a la forêt finalement marécageuse et les zones en culture. Alors, est-ce que c'est théorique cette ligne-là ou si on a une information qui est vraiment concrète? Parce que c'est des terres cultivées. Comment peuvent-elles être utilisées par la faune?

1180

Mme CÉLINE DUPONT :

D'abord, vous avez mentionné que le terrain est très plat.

1185

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme CÉLINE DUPONT :

1190

Effectivement, c'est difficile. Quand le terrain est très enclavé, on voit bien que le niveau de l'eau monte jusqu'à un certain point. Donc, on voit la plaine inondable. Quand c'est en terrain très plat, ça s'étend sur plus long. La façon dont les limites sont déterminées, calculées, c'est très technique et ça, je préférerais, si vous le permettez, laisser répondre un spécialiste qui pourrait être ici demain après-midi, en la personne de monsieur François Fréchette qui est à la Direction chez nous de la politique de l'eau.

1195

LA PRÉSIDENTE :

1200

D'accord.

Mme CÉLINE DUPONT :

L'utilisation... je ne sais pas si vous pouvez reformuler la dernière question?

1205

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est ça. C'est que finalement, de façon concrète, il y a deux objectifs à la politique : protéger justement les humains, les ouvrages humains pour éviter qu'ils soient détruits ou endommagés par des crues. Et, deuxièmement, protéger les zones sensibles où il y a utilisation par la faune.

1210

Mme CÉLINE DUPONT :

1215

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ces zones-là, justement, est-ce qu'on peut de façon différente les protéger en

1220 permettant, par exemple, que l'eau puisse circuler dans des zones particulières de l'autoroute? Par exemple, est-ce qu'on pourrait imaginer des ponceaux, des zones où on pourrait permettre l'entrée de l'eau à certaines périodes ou refaire, reconstituer des habitats ailleurs? Est-ce que c'est une possibilité?

1225 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Je vais essayer de répondre dans un certain sens. Si la route, le tracé vert était adopté, par exemple, qui passe en plein milieu de la plaine inondable, ça viendrait couper complètement la zone de fraie potentielle du brochet qui est là. Alors que le tracé rouge, le tracé préféré laisse le libre écoulement des eaux jusqu'à la frayère potentielle, frayère potentielle qui est à la limite finalement de la zone inondable 0-20 ans. De la forêt marécageuse, oui, c'est ça.

1230 **LA PRÉSIDENTE :**

1235 Et est-ce que ça peut se reconstituer des habitats?

Mme CÉLINE DUPONT :

Vous voulez dire...

1240

LA PRÉSIDENTE :

Des zones de frayère. Des habitats.

1245 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Reconstituer ailleurs?

LA PRÉSIDENTE :

1250

Oui?

Mme CÉLINE DUPONT :

1255 Un tel habitat? En fait, j'essaie de voir quel expert pourrait répondre davantage. Le ministère des Ressources naturelles et la Faune est plus apte à répondre à ça puisque c'est lui qui s'occupe des habitats fauniques.

LA PRÉSIDENTE :

1260

D'accord. Environnement Canada, vous avez une politique aussi sur les habitats. On

va l'entendre. Et on sait qu'on a souvent entendu justement, par exemple, Hydro-Québec qui propose de reconstituer des habitats qui sont perdus par justement l'inondation ou par des travaux, alors comment ça se concrétise? Et est-ce possible?

1265

Mme MADELEINE PAPINEAU :

Donc, pour commencer, je vais vous parler de la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*. Donc, c'est une politique du gouvernement du Canada, elle a été adoptée en 1991. L'objectif, c'est de favoriser la conservation des terres humides du Canada en vue du maintien de leurs fonctions écologique et socioéconomique pour le présent et l'avenir. Je vais vous parler un peu plus tard c'est quoi des fonctions écologique et socioéconomique parce que des fois, c'est un peu abstrait, mais on va vous donner des exemples.

1270

Tous les ministères fédéraux sont responsables de sa mise en œuvre. Donc, ce n'est pas juste Environnement Canada. Tous les ministères doivent l'appliquer et ça s'applique aussi à toutes les prestations de services, programmes et dépenses. Donc, dans ce dossier-ci, Transport Canada et Pêches et Océans Canada ont des décisions à prendre. Donc, la politique s'applique en vertu de ces décisions-là.

1275

1280

Les engagements clés, je vous en donne deux parce qu'on parle plus souvent de aucune perte nette, mais pour la politique fédérale, c'est aucune perte nette de fonctions de terres humides sur les terres et les eaux fédérales par l'atténuation de tous les effets qu'un projet peut avoir sur ces terres-là. Mais on a aussi un autre engagement qui est la mise en valeur et la restauration des terres où on a des pertes. Donc, c'est deux engagements principaux mais il y en a d'autres aussi.

1285

Les stratégies. Donc, accroître la sensibilisation du public, gérer nos terres à nous autres et nos eaux de la meilleure façon possible. Promouvoir la conservation des terres dans des zones fédérales. Puis ça, c'est celle qui nous implique beaucoup, c'est la coopération avec d'autres gouvernements quand ce n'est pas des terres fédérales. On a aussi la notion de conserver les terres qui sont importantes au niveau régional ou national. Donc, les terres qu'on reconnaît comme étant un milieu très important. On a aussi d'avoir les nouvelles connaissances scientifiques, puis on a aussi un aspect international.

1290

1295

Donc, ici, pour la séquence d'atténuation pour un projet, donc qu'est-ce qu'on prône, il faut surtout essayer d'éviter qu'il y ait des impacts négatifs sur les terres humides. Donc, dès le départ, travailler sur la localisation, le concept du projet, pour essayer autant que possible d'éviter d'avoir des impacts. Puis plus c'est une terre humide d'importance nationale, régionale, plus il faut travailler fort pour le premier.

1300

La deuxième étape, c'est de minimiser les impacts négatifs. On parle ici de modifier le projet ou d'avoir des conditions très strictes pour la mise en œuvre.

1305 Et, en dernier lieu, si on n'est pas capable de faire le deux premiers, puis il y a encore des impacts, on demande de compenser. Soit de mettre en valeur un milieu adjacent ou qui est proche ou restaurer ou même créer un nouveau milieu. Donc, ça, c'est notre séquence pour un projet.

1310 Là, pour vous donner des exemples de fonctions écologiques, parce que des fois c'est un peu abstrait, donc on parle des réservoirs d'épurer de l'eau, on parle de protéger les rivages contre l'érosion des vagues. On a parlé tantôt réduire les inondations. Fournir des habitats. Servir de refuge pour les espèces rares. On parle de biodiversité, de vitalité des espèces. On parle aussi de tous les aspects plus physiques, les puits de carbone, les puits de polluants pour les éléments nutritifs, puis conserver les sols, puis les eaux.

1315 Donc, quand on parle de fonctions écologiques, nous autres, on recherche à essayer de maintenir toutes ces fonctions-là autant que possible pour une terre humide.

1320 Les fonction socioéconomiques. On parle d'une base pour les recherches de chasse, pêche, piégeage. Souvent, c'est des attractions touristiques ou récréatives. Dans certains cas, c'est des choses de tourbe ou de produits forestiers. D'autres cas, il y a de l'agriculture qui peut se faire quand les terres humides sont aménagées. On parle aussi d'une valeur esthétique. On peut encore faire de la recherche puis ça peut aussi être des aires de patrimoine naturel.

1325 Donc, ça, c'est un petit peu qu'est-ce qu'on entend par la politique fédérale. Rapidement, juste vous dire qu'on a quand même plusieurs lois du côté fédéral qui viennent appuyer notre politique.

1330 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans le cas présent, ça s'applique?

Mme MADELEINE PAPINEAU :

1335 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, c'est les réponses qu'on a eues.

1340

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

Madame la présidente, est-ce que je pourrais avoir quelques petites précisions?

1345 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

1350 Juste deux ou trois peut-être. Sur la frayère potentielle de brochet, qu'est-ce qu'on entend par frayère potentielle? Qui l'a déterminée? Parce qu'on voit sur le dessin que j'ai en tout cas, on a vu sur la carte, qu'il y en a une partie qui est directement dans les champs. J'ai demandé aux agriculteurs hier s'ils en avaient déjà vu qui frayaient dans le champ, il semblerait que non.

1355 Et il y avait aussi par rapport aux terres humides, la perte de terres humides. Dans le cas du transfert de l'autoroute vers la tourbière, on n'a pas de perte de terres humides, on a une perte de terres agricoles parce qu'on est en terres agricoles et non pas en terres humides. En tout cas, ça a été drainé probablement, c'est sûr, mais à ce moment-là je ne vois pas où est la perte de terres humides dans ce cas-là.

1360

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1365

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

1370 Et pour les fossés de drainage le long de l'emprise, comment ça se connecte avec les trois cours d'eau qui avaient été présentés et les ponceaux? Est-ce que les eaux de drainage des emprises vont se libérer dans ces cours d'eau là ou dans la rivière aux Brochets? Comment ça fonctionne le raccordement?

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1375

Mme CHANTAL d'AUTEUIL :

1380 Et est-ce qu'on va utiliser des milieux, des fossés humides pour traiter ces eaux-là ou des bassins de sédimentation.

1385

M. BERNARD CARON :

Je vais demander à Silvio Morelli de compléter les explications sur ce qu'il a déjà fait.

1385

M. SILVIO MORELLI :

Pour la question des bassins, où ils vont être localisés, tout ça, je vais passer la parole à Jean Hardy, mon collègue, mais je vais quand même répondre pour la partie...

1390 **LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous expliquer ce que vous avez fait, s'il vous plaît, sans l'image?

1395 **M. SILVIO MORELLI :**

En fait, au niveau de l'aire de fraie potentielle du grand brochet, c'est des informations qui ont été obtenues via d'autres études qui ont été faites et c'est aussi des informations qui viennent lors de la collecte d'informations. Donc, dans la recherche d'informations, c'est des données qu'on a obtenues. Il y avait une cartographie qui avait été faite de ce secteur-là.

1400

Je préciserais que nous, on a fait des inventaires très sommaires au niveau du poisson dans ce secteur-là et on a effectivement retrouvé des alevins dans ces secteurs-là qui étaient à l'extérieur, donc à la limite des champs agricoles.

1405 Pour ce qui est de...

LA PRÉSIDENTE :

1410 Est-ce que ça mériterait d'être reprécisé? Est-ce que vous auriez besoin d'aller revérifier pour confirmer, par exemple, au printemps prochain?

M. SILVIO MORELLI :

1415 Au niveau de l'exercice d'évaluation fédérale, c'est un exercice qui est effectivement prévu parce que, comme la représentante d'Environnement Canada a précisé, toutes les pertes d'habitat donc devront être compensées. Donc, pour savoir si c'est un habitat, il faut aller les caractériser précisément.

1420 Pour ce qui est des terres humides, moi, je voudrais juste préciser. Ce qu'on considère comme perte, c'est la limite des hautes eaux naturelles. Donc, c'était la limite qui est un peu échanquée, qui correspond à la période de récurrence 0-2 ans. Donc qui au titre de la réglementation correspond à un habitat du poisson. Même si la terre est en culture, c'est la limite qui est superposée à ça. Mais, encore là, éventuellement avec une caractérisation, on pourra savoir si c'est effectivement un habitat. C'est pour ça qu'on l'appelle habitat potentiel.

1425

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, c'est l'information qu'on a pour le moment. Merci, madame.
Monsieur Maxime Tremblay, s'il vous plaît.

1430

M. MAXIME TREMBLAY :

1435 Bonsoir, madame la présidente et madame Bigué. Ma question, ça s'adresse à l'architecte paysagiste du projet. Je voudrais savoir en quoi consistent les éléments visuels qu'on peut retrouver le long de la 35 concernant les aménagements paysagers.

LA PRÉSIDENTE :

1440 Très bien.

M. BERNARD CARON :

1445 Je vais demander à notre architecte paysagiste, monsieur Guy Bédard, de bien vouloir nous exposer les types d'aménagement paysager qu'il a prévus. On a vu qu'on avait déjà prévu des brise-vent dans les endroits sensibles, mais il y a aussi d'autres aménagements. Donc, monsieur Bédard.

LA PRÉSIDENTE :

1450 Merci. Alors, c'est difficile de parler d'aménagement visuel sans visuel, mais ça doit s'en venir. J'espère qu'il y a quelque chose qui va s'arranger bientôt.

M. GUY BÉDARD :

1455 Spécifiquement pour ce sujet, les précisions au niveau des aménagements paysagers, tel que certains intervenants l'ont déjà mentionné, ne sont pas très détaillées. Pour l'instant, c'est sur la base de principes d'aménagement plutôt que sur la précision des secteurs de façon très détaillée.

1460 Ce qu'on peut souligner pour l'ensemble du tracé, c'est que le tracé se situe actuellement dans un milieu qui est sans perturbation très évidente. Donc, c'est un milieu qui est très harmonieux. Même s'il est majoritairement agricole, c'est une industrie agricole prospère, donc le paysage est très valorisé et c'est un paysage donc qu'on va souligner au niveau des mises en valeur aux éléments les plus perturbateurs de l'infrastructure.

1465 Dans ce cas-ci, les infrastructures les plus visuellement ou qui portent atteinte visuellement de façon la plus importante, ce sont les structures de viaduc et les éléments qui s'élèvent en hauteur par rapport à ceux comme l'infrastructure routière dans sa majorité de tracé qui sont à l'horizontale, très près du niveau du sol.

1470 Donc, au niveau des échangeurs, on profite de l'espace disponible dans les boucles d'échangeur ou dans ses espaces qui sont un peu plus grand pour venir intégrer des éléments souvent principalement végétaux, qui vont venir intégrer par rapport au milieu, qu'on peut

1475 obtenir de boisé en périphérie ou d'éléments construits qui vont soit intégrer – on parle, à ce moment-là, peut-être de massifs arbustifs, de massifs arborescents – qui viennent ajouter et camoufler – même si ce n'est pas le meilleur terme – ou intégrer, c'est la meilleure façon de le dire. Donc, principalement au niveau des échangeurs pour les interventions.

1480 Pour ce qui est des portions linéaires, on vient, dans une bonne partie des secteurs droits ou qui sont exposés au vent, réaliser des brise-vent. Comme ces brise-vent sont composés de végétaux, on va associer l'ensemble du concept d'aménagement sur la totalité de la longueur de l'infrastructure dans un même esprit. Même si dans le cas des brise-vent, c'est une fonction technique, on vient faire le choix des végétaux pour que l'ensemble des plantes retenues s'intègre de façon harmonieuse pour tout le tracé. C'est à peu près le principe.

1485

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Monsieur Tremblay, est-ce qu'il y a un secteur particulier où vous êtes inquiet pour l'intégration?

1490

M. MAXIME TREMBLAY :

1495 Bien, justement, en ce qui concerne les brise-vent, l'expérience qu'on a sur la portion existante de l'autoroute 35, c'est plus ou moins efficace. Est-ce que ça va être un genre de brise-vent que l'on retrouve actuellement le long de la 35 ou s'il va y avoir plusieurs rangées d'arbres ou d'arbustes pour que ça puisse vraiment faire un effet coupe-vent ou arrêter la neige?

LA PRÉSIDENTE :

1500 D'accord. Alors, votre préoccupation, c'est à la fois arrêter la neige, mais...

M. MAXIME TREMBLAY :

1505 C'est surtout pour empêcher la poudrerie. Je pense que c'est quand même un facteur non négligeable, parce que l'autoroute, vu son orientation nord-sud, le vent ouest, le vent dominant pourrait créer vraiment beaucoup de poudrerie, je pense, en hiver.

M. BERNARD CARON :

1510 Effectivement, monsieur a raison. Lorsqu'on construit une autoroute nord-sud, la problématique des vents est toujours présente. Et dans la portion existante de l'autoroute 35, il y a un concept de brise-vent qui a été mis de l'avant. Par contre, dans le projet sur lequel on travaille actuellement, on a utilisé tout à fait un autre concept qui provient d'expériences que nous avons faites. Donc, Guy Bédard va nous en dire plus parce qu'il est un des concepteurs de ce type de projet-là.

1515

LA PRÉSIDENTE :

1520 Est-ce qu'on a compris pourquoi on n'a pas d'image? Est-ce que ça s'en vient? Deux minutes, d'accord. On va vous entendre. Allez-y, on a imaginer.

M. GUY BÉDARD :

1525 Dans ce cas-ci, il y avait du visuel, malheureusement. On pourra peut-être y revenir tout à l'heure. Juste effectivement pour confirmer le commentaire de l'intervenant, globalement, en Montérégie, c'est relativement plat presque partout. Il y a beaucoup de milieux ouverts parce que peu de présence de boisés, peu de présence d'éléments construits. Donc, le vent se déplace longtemps dans les champs agricoles en hiver et, effectivement, le problème de poudrerie est l'élément le plus contraignant pour les axes routiers qui parcourent le territoire de la Montérégie.

1530 Bon, voilà le visuel. Dans ce cas-ci, on pourrait peut-être commencer par situer sur l'ensemble du tracé les secteurs qui ont été identifiés sensibles aux vents d'hiver. Le tracé à gauche débute à Saint-Jean-sur-Richelieu pour se terminer à droite près de la frontière. Les secteurs sensibles sont ceux qui sont en brun sur un trait un peu plus large que le tracé principal. 1535 Donc, on en a un petit secteur au départ de l'autoroute 35 à partir de Saint-Jean-sur-Richelieu ici et, principalement, ce sont des secteurs localisés dans une section droite qui est complètement en culture ici. On est à la limite de deux fonds de lots agricoles.

1540 Donc, la prochaine acétate, on va voir un peu de façon schématique. Par contre, ce n'est pas un plan d'aménagement paysager mais c'est un principe effectivement qui n'est pas celui de l'autoroute 35 existante entre l'autoroute 10 et Saint-Jean-sur-Richelieu. Dans ce cas, le cas existant à Saint-Jean-sur-Richelieu, c'était d'abord une rangée d'arbres qui était placée de façon parallèle à l'autoroute, qui a le résultat qu'on a actuellement. L'intervention qu'on propose maintenant, c'est de travailler avec une largeur plus importante, beaucoup de rangées de 1545 végétaux, qui peuvent réussir à capter la neige qui se déplace en général en poudrerie pendant l'hiver sur une hauteur de 1 mètre à 1.5 mètre de haut sur les champs agricoles.

1550 C'est sûr qu'on ne cherche pas avec un brise-vent à capter la tempête de neige où la neige tombe partout. Ce qu'on cherche vraiment dans ce cas-ci, c'est les perturbations qui sont causées par le transport de la neige au niveau de conditions souvent même qui seront au niveau atmosphérique très belles. On peut avoir une journée ensoleillée, mais la poudrerie qui fait se déplacer la neige dans les champs et qui, par le passage des voitures, crée un niveau de chaussée glacée, perte de visibilité. Il y a parfois même des portions d'autoroute qu'on doit fermer dans certains secteurs pour ces raisons-là.

1555 Donc, le brise-vent cherche donc à conserver la neige qui se déplace à l'intérieur de cet obstacle-là et à l'accumuler avant qu'elle n'atteigne la route.

LA PRÉSIDENTE :

1560

Merci.

M. MAXIME TREMBLAY :

1565

J'aurais une autre question mais c'est en hiver aussi, mais ce n'est pas pour les brise-vent. Je m'interroge pour le pont en courbe. L'hiver, au-dessus d'un cours d'eau, habituellement il y a de la glace noire qui se forme et il faut qu'il y ait un entretien de déglacage vraiment important concernant les Travaux publics. Est-ce qu'un pont en courbe, c'est moins sécuritaire qu'un pont droit? Ça serait ça, ma question. En hiver.

1570

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, ça va être votre dernière question pour ce soir.

1575

M. MAXIME TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1580

D'accord.

M. BERNARD CARON :

1585

Bon, la problématique de la glace noire sur les ponts est très bien connue au niveau du ministère. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on a de l'air sous le pont. Donc, la température fait en sorte que le béton gèle. Donc, il est évident que tous les ponts demandent une attention particulière pour nos entreprises de déneigement. Il y a des techniques pour sécuriser cette surface de pont là. Lorsque le sel fait effet, bien évidemment, c'est du sel que nous mettons. Il faut comprendre aussi que pour un pont, étant donné les parapets qu'on a de chaque côté, la problématique du vent est moindre que la problématique que monsieur Guy Bédard nous donnait tantôt où il y a de la neige qui s'accumule et qui glace après ça sur le pont.

1590

Donc, il s'agit tout simplement au niveau du ministère de porter une attention plus importante sur ces ouvrages – et on en a plusieurs – d'utiliser une technique de déglacage qui est en proportion avec la température.

1595

On sait lorsque la température est inférieure à -15, le sel ne fait plus effet. À ce moment-là, on utilise des abrasifs. Donc, on s'adapte à la température.

1600

LA PRÉSIDENTE :

1605 Alors, monsieur Caron, justement la question de monsieur Tremblay concerne justement le fait que le pont ait une légère courbure, là. Est-ce que ça augmente les risques d'accidents? Est-ce que vous avez des exemples de ponts qui auraient été faits de cette façon-là au Québec ou ailleurs? Puis est-ce que c'est quand même sécuritaire? C'est dans ce sens-là qu'était posée la question.

M. BERNARD CARON :

1610 Des ponts en courbe, c'est sûr qu'on veut en voir le moins possible. Mais, par contre, c'est des ouvrages qu'on a de façon régulière si vous circulez sur les autoroutes. Et encore là, c'est dans la technique de déglacage, dans la surveillance qui est l'intérêt.

1615 Ce qu'on me donne ici, c'est quand même une courbe de 3 mètres sur 200 mètres. C'est quand même très faible comme rayon de courbure. Ce n'est pas une courbe très serrée. Donc, l'effet de la courbe est très peu prononcé. Donc, il n'y aura pas de problème au niveau de la sécurité. Il n'y aura pas une augmentation d'insécurité à cause de la courbe.

1620 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va? Merci, monsieur Tremblay.
Madame Sylvie Choinière, s'il vous plaît.

1625 **Mme SYLVIE CHOINIÈRE :**

Bonsoir, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

1630 Bonsoir!

Mme SYLVIE CHOINIÈRE :

1635 Moi, ça concerne Saint-Alexandre, l'échangeur dont le tracé aurait été changé.

LA PRÉSIDENTE :

1640 Oui.

Mme SYLVIE CHOINIÈRE :

Suite au changement du tracé, les terrains qui ne seront plus nécessaires, est-ce qu'ils

vont être priorisés aux personnes expropriées v'là longtemps. C'est ça ma question.

1645

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Votre question, on peut aussi demander un principe général, est-ce que ça va être rétrocedé de façon prioritaire aux exploitants, aux anciens propriétaires finalement?

1650

Mme SYLVIE CHOINIÈRE :

Oui.

1655

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

1660

Nous avons au ministère des Transports un règlement pour la disposition des immeubles excédentaires. Malheureusement, ce n'est pas automatique que les terrains soient transférés aux riverains. Les terrains sont proposés dans un premier temps aux organismes publics. Donc, aux autres ministères. Ensuite, ils sont proposés aux municipalités. Et si les organismes publics et les municipalités ne les veulent pas ou ne démontrent pas d'intérêt pour les avoir, à ce moment-là, ils sont proposés à des particuliers. Et, encore là, il y a des règles très particulières pour la vente de ces terrains-là.

1665

J'ai Jean Dion qui peut vous en dire plus. C'est facile pour les organismes publics et les municipalités. Par contre, les règles de vente de ces terrains-là, lorsqu'il y a une série de riverains, c'est un peu plus complexe et je pense que ça serait intéressant que ces règles-là vous soient soumises.

1670

LA PRÉSIDENTE :

1675

D'accord. Est-ce qu'il y en aurait beaucoup selon la proposition que vous faites maintenant de terrains qui pourraient être excédentaires?

M. BERNARD CARON :

1680

Bien, effectivement, on a changé l'endroit de l'échangeur à Saint-Alexandre. C'en est un endroit. Au niveau de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, la plaine inondable, ce sera des terrains qui seront excédentaires. Et comme on vous l'a dit, certains échangeurs, on a tenté dans la mesure du possible de minimiser les terrains utilisés et il aura à plusieurs endroits des bandes de terrain qui seront excédentaires et qui seront retournées, selon les règles, qui seront revendues selon les règles pour les terrains excédentaires.

1685

Donc, ce sont toutes ces règles-là, je pense, qu'il est intéressant d'entendre et Jean Dion va nous les soumettre, il a un visuel.

1690 **M. JEAN DION :**

1695 Bonsoir, madame la présidente ! Je vais tenter de faire ça rapidement compte tenu de l'heure tardive déjà. Alors, dans un premier temps, lorsque le ministère déterminera qu'une emprise a été acquise mais qu'elle n'est plus nécessaire aux infrastructures, il faut la déclarer immeuble excédentaire. Alors, ces parcelles de terrain-là, comme monsieur Caron vient de le mentionner, devront faire l'objet, dans un premier temps, d'une désignation comme immeuble excédentaire. Suivra par la suite un plan d'arpentage qui va venir préciser la dimension de chacun de ces immeubles-là.

1700 Et là, il y a encore une décision administrative qui doit être prise pour être en mesure de décider si on conserve pour l'avenir ces immeubles-là ou si on peut en disposer. Si on peut les vendre. Et, alors si la réponse est non, donc le processus s'arrête là. Si l'autorisation de disposer est donnée, à ce moment-là, donc, on s'en va vers les règles qui sont prévues selon le décret 294-98 qui prévoit les conditions de disposition des immeubles excédentaires

1705 Ce cheminement-là du CT dans un premier temps privilégie les ministères et organismes publics. Alors si un des ministères ou organismes publiques démontre, manifeste un intérêt pour un immeuble déclaré excédentaire, c'est lui qui a le premier droit. Par la suite, si c'est le cas, il y aura un transfert d'autorité du ministère des Transports qui a la garde de tous les terrains excédentaires du gouvernement vers le ministère ou organisme qui a manifesté son intérêt. Et ce transfert-là se fait, bien sûr, à titre gratuit puisqu'on est à l'intérieur même du gouvernement.

1710 Si aucun ministère ou organisme public ne manifeste d'intérêt, donc on se doit dans un premier temps de voir si d'autres organismes publics, mais dont leur budget n'est pas adopté par l'Assemblée nationale, tel les commissions scolaires, établissements publics visés par les *Loi sur les services de santé*, municipalités, villes, communautés urbaines, alors ces organismes-là ou municipalités-là, s'ils démontrent un intérêt, on peut envisager vendre l'immeuble excédentaire à la valeur marchande de l'immeuble.

1720 Et, enfin, si aucun de ces ministères ou organismes ne démontrent d'intérêt, selon la règle qui est prévue, on se doit de l'offrir dans un premier temps, par appel d'offres, sur invitation ou par encan, aux propriétaires qui, dans un premier temps, sont ceux qui bénéficient d'un droit de passage sur l'immeuble excédentaire. Alors, c'est ces gens-là qui ont un premier droit de refus avant de passer à un deuxième type de propriétaire, qui est celui de qui on a acheté l'immeuble excédentaire ou la descendance directe de ce propriétaire-là de qui l'immeuble a été acquis.

1725

Si cette personne-là ne démontre pas d'intérêt, on s'en va à un troisième propriétaire qui se trouve à être le ou les propriétaires contigus à l'immeuble excédentaire en autant que celui-ci soit enclavé.

1730 Et, enfin, si ce propriétaire-là n'a pas d'intérêt, on se dirige vers le locataire ou le producteur agricole qui loue l'immeuble excédentaire.

1735 Donc, en bout de ligne, si aucun de ces propriétaires-là ou de ces types de citoyens-là a démontré d'intérêt, dépendamment de la superficie de l'immeuble excédentaire, il y a encore un cheminement qui est précisé. Donc, un immeuble excédentaire de plus de 5 hectares en zonage agricole, avec un accès public, on se doit de l'offrir par appel d'offres public, en général. Et on fait paraître, à ce moment-là dans les journaux locaux, une annonce à l'effet que l'immeuble est à vendre.

1740 S'il y a vente par appel d'offres publics, alors c'est la fin. L'immeuble est disposé. Et s'il est non vendu, à ce moment-là, il suit le cheminement comme tout autre immeuble de plus de 5 hectares dont le premier choix n'aura pas été offert au producteur agricole par appel d'offres public en général.

1745 Rapidement, c'est un processus qui est assez bien établi et sur lequel le ministère a très peu de manœuvre.

LA PRÉSIDENTE :

1750 D'accord. Alors, on va vous demander de déposer cette information pour que vous puissiez la reconsulter, soit sur le site du BAPE ou dans les centres de consultation.

Mme SYLVIE CHOINIÈRE :

1755 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1760 Merci.

M. BERNARD CARON :

Très bien. Nous allons déposer demain.

1765 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Mathias Pertschy.

M. MATHIAS PERTSCHY :

1770

Bonsoir, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

1775

Bonsoir.

M. MATHIAS PERTSCHY :

1780

Premièrement, je voudrais savoir si monsieur Dion pourrait nous clarifier, les terrains agricoles, est-ce qu'ils peuvent être offerts à des municipalités ou des organismes autres que des agriculteurs? Vous comprenez ce que je veux...

LA PRÉSIDENTE :

1785

Les terrains agricoles qui seraient excédentaires?

M. MATHIAS PERTSCHY :

1790

Oui. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1795

D'accord.

M. MATHIAS PERTSCHY :

1800

Est-ce qu'ils peuvent être vendus à des organismes autres qu'à des cultivateurs ou c'est... C'est parce que dans la loi, d'après ce que moi je comprends, il faut que ça reste terrain agricole.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Vous vous inquiétez...

M. MATHIAS PERTSCHY :

1805

Ça ne peut pas devenir spéculatif.

LA PRÉSIDENTE :

1810

D'accord. Vous vous inquiétez que ça perde le statut agricole.

M. MATHIAS PERTSCHY :

Oui, c'est ça.

1815 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

1820 **M. JEAN DION :**

Comme je l'ai dit tantôt, le ministère ou l'organisme qui a le premier choix, s'il manifeste un intérêt, c'est sûr que c'est lui qui va l'avoir.

1825 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais ça reste quand même zoné agricole.

1830 **M. JEAN DION :**

Bien sûr.

1835 **LA PRÉSIDENTE :**

Il ne peut pas faire n'importe quoi là-dessus.

1840 **M. JEAN DION :**

Absolument pas. Et, d'ailleurs, je vous dirais que si c'est le ministère, par exemple, de l'Environnement qui démontre un intérêt pour un emplacement quelconque, c'est parce qu'il a un intérêt à conserver cet immeuble-là, peut-être dans la nature actuelle de l'immeuble.

1845 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Donc, il n'y aurait pas de construction qui serait permise sur ces terres-là qui pourraient être achetées par justement un ministère, par exemple? Est-ce que Hydro-Québec, par exemple, pourrait vouloir acquérir des terres comme ça pour construire quelque chose? Est-ce qu'il aurait le droit?

1850 **M. JEAN DION :**

Oui, bien sûr. Hydro-Québec est un organisme qui peut être privilégié pour acheter, devenir propriétaire d'un immeuble excédentaire. Maintenant, si l'immeuble est situé en zonage agricole, il devra faire les mêmes démarches que n'importe quel autre propriétaire foncier pour

utiliser ce terrain-là à des fins autres qu'agricoles.

1855

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, il faudrait qu'il demande que ces terres-là soient exclues de la zone agricole, ce qui n'est pas nécessairement acquis.

1860

M. JEAN HARDY :

Acquis. Au même titre que le ministère doit faire la même démarche lorsqu'on a l'intention de construire une route.

1865

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

1870

M. MATHIAS PERTSCHY :

Oui. Maintenant, les échangeurs, est-ce qu'à Saint-Sébastien, c'est absolument nécessaire d'avoir un grand échangeur de même ou est-ce qu'un échangeur plus compact, moins élaboré pourrait faire la même chose?

1875

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. On va revenir là-dessus. Il y a une question qui a été posée justement à Saint-Jean-sur-Richelieu, je vous demanderais de présenter la figure que vous avez présentée à Saint-Jean avec un échangeur où c'est parallèle. On voit ça des fois, parallèle. Puis voulez-vous nous dire justement qu'est-ce que ça implique comme coûts additionnels, à ce moment-là, et comment ça réduit l'emprise sur le milieu agricole.

1880

M. BERNARD CARON :

Donc, à Saint-Jean, j'avais demandé à Jean Hardy de venir nous en dire plus et Jean pourra répondre à ces questions-là. Donc, la question est quel est le coût additionnel pour un échangeur qui est plus restreint? Et j'aimerais qu'on prenne compte aussi des avantages et des inconvénients. Donc, monsieur Hardy.

1885

1890

M. JEAN HARDY :

Pour répondre à votre question, madame la présidente, j'irais avec l'échangeur de Saint-Sébastien. Effectivement, on a regardé différents scénarios, dont entre autres celui qui a été retenu pour les fins de l'étude d'impact. Donc, c'était le scénario pour lequel l'emprise avait été acquise en 74. C'est ce qu'on appelle dans le jargon un trèfle partiel. Donc, vous avez des

1895

boucles, des bretelles en boucle. La 133 dans ce cas-ci passerait au-dessus de la 35.

1900 Ce type d'échangeur présente certains avantages, entre autres dans ce cas-ci, il n'y a pas d'acquisition. Il était mieux adapté au mouvement des camions. Je crois que c'est hier, vous nous demandiez le nombre de camions. On parle d'environ 180 camions qui viennent de Montréal et qui tournent vers Bedford, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. Donc, à ce moment-là, il n'y a pas les virages à droite devant les débits des autres usagers. La 35 reste au niveau du sol. Ça présente plusieurs avantages au niveau de l'entretien, je vais en parler tantôt dans l'autre type d'échangeur.

1905 Par contre, cet échangeur présente un inconvénient au niveau des bretelles qui arrivent près de résidences. Donc, ici, on regarde du côté ouest, nord-ouest de l'autoroute projetée et également ici du côté sud-est. Donc, les bretelles arrivent devant les résidences, ce qui n'est pas nécessairement souhaitable non plus, selon les règles de l'art. Généralement, il y a des portions de non-accès, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'entrée de résidence qui se situe devant ces bretelles.

1910 L'espace évidemment occupé par l'échangeur, ça représente quand même les bretelles en boucle prennent plus d'espace que les échangeurs en losange. Par contre, évidemment, dans le cas du scénario qu'on recommande, bon, pour les mouvements automobiles, eux se destinent plus à destination de Venise-en-Québec. Donc, à ce moment-là, eux effectuent des virages à gauche devant les autres véhicules et ils sont moins privilégiés.

1915 On a donc regardé un échangeur de type ce qu'on appelle losange. Donc, à ce moment-là, c'est des bretelles qui sont relativement serrées le long de l'autoroute. Dans ce cas-ci, on propose que la 35 soit au-dessus de la route 133. Dans ce cas-ci, on a regardé de faire la 133 par-dessus la 35 mais pour des raisons de distance, de visibilité, ce scénario n'était pas recommandable.

1920 Donc, ce qui pourrait s'appliquer ici, c'est que la 35 passe au-dessus de la 133 et vous avez les bretelles qui longent les remblais d'autoroute et qui viennent se brancher de chaque côté donc de l'autoroute.

1925 Les avantages de ce type d'échangeur, évidemment, l'espace est réduit. Les bretelles sont dans ce cas-ci en particulier plus éloignées des résidences existantes dont je vous parlais tantôt. Il est bien adapté aux mouvements automobiles parce qu'eux, à ce moment-là, n'ont pas de virage à faire devant les autres véhicules.

1930 Par contre, il y a de l'acquisition de terrain à faire au niveau de deux – ce qu'on appelle des quadrants. Donc, le quadrant nord-ouest ici, on n'a pas l'emprise nécessaire présentement pour faire cette bretelle, il faudrait acquérir du terrain ici. La même chose dans le quadrant ici, on n'a pas l'emprise nécessaire non plus, il faudrait aller acquérir le terrain pour faire cette

1940 bretelle. Et je ne l'ai pas mis sur l'acétate, mais on parle de 18 hectares, si ma mémoire est bonne là-dessus. Donc, cet échangeur est moins bien adapté aux mouvements des camions. En tout cas, je pourrai demander à Réjean Racine s'il a le chiffre exact au niveau des hectares.

1945 Je mentionne également au niveau de la 35 qui passe par-dessus la 133, ça demande l'entretien de deux structures évidemment parce qu'il y a deux chaussées au niveau de l'autoroute, au lieu d'une seule sur la route 133. Dans le cas de cet échangeur, on parle de sols un peu plus marginaux. En termes d'entretien récurrent par le ministère, on pourrait avoir au niveau des joints des viaducs certains tassements année après année, ça s'est vu ailleurs sur d'autres autoroutes, sur d'autres sols de type argileux, le remblai, il y a des tassements de quelques centimètres à chaque année, ça amène un entretien supplémentaire à ce niveau-là.

1950 On parlait tantôt de coûts plus élevés, on parle environ 1 M\$ plus élevé pour un échangeur de type losange versus...

LA PRÉSIDENTE :

1955 Beaucoup plus élevé pour la construction?

M. JEAN HARDY :

1960 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1965 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1970 Monsieur Caron, j'aimerais savoir combien de camions utilisent cette sortie par rapport aux automobiles? Parce que dans les avantages, on disait que c'était avantageux pour les automobiles.

M. BERNARD CARON :

1975 Éric Peissel a préparé un document. J'aimerais mieux que ce soit Éric qui vous en donne réponse, étant donné que c'est sa spécialité.

M. ÉRIC PEISSEL :

1980 Bonsoir! Pour commencer, je vais montrer les débits de camionnage en fin de compte qu'on retrouve suite à la demande lundi. Les débits de camionnage qui sont projetés pour 2011, l'année d'ouverture de l'autoroute complète est 2021, 10 ans plus tard. Voici l'autoroute. Alors,

au nord, qui est en haut, c'est vers Montréal. Ici, c'est vers les États-Unis pour situer les gens. Dans cette direction, c'est Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et dans cette direction en fin de compte, c'est où nous sommes présentement, c'est juste à côté ici.

1985 Le nombre de camions, selon les enquêtes encore une fois origine-destination qu'on a faites à la frontière et à Iberville pour recenser les camions ont démontré qu'il y aurait environ une centaine de camions qui proviendraient direction de Montréal, soit d'Iberville ou tous les points en amont, qui sortiraient à la 133 pour se diriger vers soit Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, Bedford et les points plus à l'est. Cependant, moins de la moitié de ce nombre de camions prend

1990 l'autre itinéraire qui est vers Venise-en-Québec, vers Henryville et c'est en effet pendulaire comme on parlait avant, parce que c'est pas mal des livraisons plutôt locales, ce n'est pas des transits internationaux. Ça, c'est plutôt régional et des livraisons locales.

1995 Alors, on a le même effet que les camions doivent retourner, vont embarquer vers Montréal. Alors, c'est les mêmes ordres de grandeur qui font un virage à droite, on n'a pas besoin de couper le trafic. Et le même effet pour le chiffre qui est environ la moitié des camions qui doivent couper le trafic qui vient encore une fois de Venise-en-Québec.

2000 De l'autre direction de la frontière américaine, par contre, c'est évident en regardant les enquêtes origine-destination que la majorité du camionnage, c'est destiné vers Montréal, c'est vers l'externe du secteur. Alors, il y a très peu de camions qu'on ressent, qui en fin de compte vont emprunter l'autoroute. Et avec un échangeur à Saint-Armand Nord, ça va être seulement vraiment les camions qui vont aller vers Venise-en-Québec, vers Henryville, parce que les camions destinés vers Bedford auront sorti déjà à Saint-Armand Nord. Alors, c'est pourquoi on a

2005 un «N/S» qui est non significatif comme chiffre. Cependant, il y a toujours des camionneurs, des personnes qui sont perdues. Alors, on n'aime pas mettre zéro parce qu'il n'y a jamais un zéro dans la vie, il y en a toujours quelques-uns, mais ça va être minime en termes de camionnage qui vont dans cette direction-là, parce que encore une fois c'est vraiment des flots plutôt transfrontaliers.

2010 En termes d'autos, de débit total dans les boucles de l'échangeur, si on regarde dans celui-ci, on parle d'environ 200 véhicules total en 2011 et 230 total en 2021. Alors, en fin de compte, le camionnage est minimal 10 et 15 versus 200 et 230. Même chose de Montréal, le camionnage, c'est encore pas une grosse proportion parce que la majorité des camions sur l'axe,

2015 comme on a dit, c'est l'international. On parle de 1 550 camions qui utiliseraient les boucles de Montréal vers Montréal en 2011 et 1 780 en 2021 versus, en fin de compte, si tu dois prendre le centre des deux, alors on parle de 135 en 2011 et 160 en 2021.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2020 Donc, on peut dire qu'à Saint-Sébastien, le camionnage est quand même limité.

M. ÉRIC PEISSEL :

2025 Oui, effectivement, parce que la grande majorité, c'est du local ou du régional. En fin de compte, c'est la raison d'être du projet, c'est de sortir les camions et de mettre ça sur l'autoroute 35 pour traverser le secteur. Et c'est ça qui arrive en grande partie.

LA PRÉSIDENTE :

2030 Merci. Vous avez votre réponse?

M. MATHIAS PERTSCHY :

2035 Oui. Là, il y a une chose, une autre question. Le ministère des Transports va défricher, d'après ce que monsieur Caron nous a dit tantôt, 40 hectares de bois pour le projet. Est-ce que les cultivateurs pourraient être donnés la même chose de défricher du bois pour récupérer les terres perdues dans ce projet-là?

LA PRÉSIDENTE :

2040 D'accord.

M. BERNARD CARON :

2045 Ce n'est pas 40, c'est 80 hectares qui seront déboisés. Là, on parle de deux niveaux de responsabilité. Le ministère va déboiser pour construire une route alors qu'on sait qu'au niveau du déboisement des terres agricoles, c'est la nouvelle réglementation qui s'applique. Donc, ce n'est pas... je pense qu'on ne peut pas faire de comparaison. Une, c'est une réglementation. Quand
2050 le ministère a des emprises et pour la construction d'une route ou d'une autoroute, il se doit de déboiser, ce n'est pas déboiser pour remettre à des fins agricoles dans ce cas-là.

LA PRÉSIDENTE :

2055 Non, mais je comprends la question de monsieur. C'est que justement, est-ce qu'on offre la possibilité aux agriculteurs...

M. MATHIAS PERTSCHY :

2060 Ça serait par le ministère de l'Environnement, surtout. Parce que c'est eux autres qui accordent les permis.

LA PRÉSIDENTE :

2065 D'accord.

M. MATHIAS PERTSCHY :

2070 Mais si c'est bon pour le ministère des Transports de défricher pour bâtir une autoroute, est-ce que ça aurait pas du sens que les cultivateurs, eux autres, auraient le droit de défricher pour conserver leurs sols, leur terre arable, les terres agricoles. Pour garder leur superficie, pour garder les fermes rentables. Parce que là, je trouve à perdre 10 % de mon entreprise pour cette autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

2075 D'accord. Alors, en perdant une partie de l'espace agricole, est-ce que vous pourriez la récupérer sur des terres...

M. MATHIAS PERTSCHY :

2080 Sur des terres qu'on possède, qui sont en boisé.

LA PRÉSIDENTE :

2085 ... que vous possédez. D'accord. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs?

Mme CÉLINE DUPONT :

2090 Je vais répondre. Il y a eu une dernière révision du *Règlement sur les exploitations agricoles* en date du 19 octobre 2005. Dans ce règlement-là, on dit bien sûr, d'abord pour mettre en contexte – monsieur connaît sûrement très bien le contexte – que l'exploitant agricole doit posséder les superficies requises pour l'épandage de ses engrais de ferme. On entend les fumiers.

2095

M. MATHIAS PERTSCHY :

Bien, si j'ai pas d'animaux, j'ai pas d'épandage.

2100 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais là on ne parle pas d'épandage, on parle tout simplement de récupérer des sols, des surfaces.

2105 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Alors, le règlement dit à l'article 50.1 qu'on permet de récupérer des superficies qui ont été cultivées au cours des 14 dernières années. Et on dit aussi qu'on permet à l'agriculteur de

2110 cultiver une parcelle qui n'a pas été cultivée depuis plus de 14 ans en échange d'abandon de superficie équivalente. C'est-à-dire que pour répondre facilement à monsieur, oui, ça serait possible. Cet article-là, l'article 50.4 a été mis dans le nouveau règlement...

M. MATHIAS PERTSCHY :

2115 Ça, ça serait dans l'abandon.

Mme CÉLINE DUPONT :

2120 Oui, c'est ça. Donc, pour ces cas-là, donc monsieur perd disons, je ne sais pas combien, 10 %...

M. MATHIAS PERTSCHY :

2125 15 hectares.

Mme CÉLINE DUPONT :

2130 15 hectares. Alors, le règlement permettrait, vu qu'il y a eu abandon de culture sur 15 hectares, de refaire 15 hectares ailleurs de terre.

M. MATHIAS PERTSCHY :

Cet article-là, où est-ce qu'on peut le trouver?

2135 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Dans le règlement...

LA PRÉSIDENTE :

2140 Alors, la question m'est adressée.

Mme CÉLINE DUPONT :

2145 Excusez-moi. Dans le *Règlement sur les exploitations agricoles* version du 19 octobre 2005 qui a été déposé déjà à la commission.

LA PRÉSIDENTE :

2150 D'accord. Alors, c'est disponible. On va trouver le numéro du document déposé, puis on va vous dire où vous allez pouvoir trouver cette information-là.

M. MATHIAS PERTSCHY :

Je vous remercie beaucoup.

2155

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Monsieur Pol Petit, s'il vous plaît.

2160

M. POL PETIT :

Bonjour, mesdames!

2165

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. POL PETIT :

2170

Pol Petit, président de l'UPA de Venise. Moi, je voudrais bien qu'on revienne sur l'acétate où ce qu'on déplace l'autoroute au milieu des terres agricoles.

M. JEAN HARDY :

2175

C'est dans le secteur de la plaine inondable?

M. POL PETIT :

2180

Oui, oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2185

Pendant que vous cherchez ça, est-ce qu'on peut faire la recherche du document qui vient d'être nommé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, soit le *Règlement sur les exploitations agricoles*?

M. POL PETIT :

2190

Vous pouvez avoir la photo aérienne? Oui. Là, j'aimerais savoir comment vous définissez la ligne des eaux mais par rapport à une rive. Ça, je demanderais ça au ministère de l'Environnement, évidemment.

Mme CÉLINE DUPONT :

2195

Monsieur François Fréchette, notre spécialiste devait être ici ce soir. Malheureusement, pour des raisons personnelles, il n'a pas pu se rendre. Il sera ici demain après-midi pour répondre sur les questions techniques.

2200

LA PRÉSIDENTE :

Allez-vous pouvoir être ici demain après-midi?

2205

M. POL PETIT :

Oui, je vais essayer.

2210

Mme CÉLINE DUPONT :

Je suis désolée.

2215

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2220

M. POL PETIT :

Mais pour revenir, parce que nous autres, on est contre le tracé qui est proposé aujourd'hui. Le tracé qui est en vert, qu'on a proposé au ministère des Transports à côté du pipeline mais dans les terres agricoles, est-ce qu'il servirait de digue ou bien est-ce qu'il y aurait un passage d'eau en dessous de l'autoroute?

2225

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Caron.

2230

M. BERNARD CARON :

Comme on le disait tout à l'heure, il y a trois ruisseaux que l'on voit difficilement mais, en tout cas, il y en a un ici, et ces trois ruisseaux-là seraient conservés. Donc, il y aurait des ouvrages, des ponceaux qui seraient mis en place pour conserver la circulation de l'eau de part et d'autre de l'autoroute.

2235

LA PRÉSIDENTE :

Ça aurait quelle largeur, la clairance en dessous? Non seulement en hauteur mais en

largeur?

M. BERNARD CARON :

2240

Disons que la largeur, ce n'est pas le critère... C'est la quantité d'eau qui passe dans ce ponceau-là qui détermine la largeur. Généralement, c'est une donnée qui est calculée à partir du moment où on fait le design de la route. Mais ce qu'on peut dire, c'est qu'il va y avoir une conduite ou un ponceau qui va permettre la circulation de l'eau de part et d'autre.

2245

LA PRÉSIDENTE :

Mais c'est uniquement conçu en fonction de la circulation de l'eau et non en fonction d'un échange de la faune, par exemple?

2250

M. BERNARD CARON :

Bien, c'est un ponceau qui aurait 2 mètres par 1.5 mètre. Donc, 7 pieds par 5 pieds. Donc, dans les trois cas, ça serait à peu près cette dimension-là. Donc, mais ça sert à la circulation de l'eau de part et d'autre de l'autoroute.

2255

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2260

M. POL PETIT :

Ça sert à la circulation d'eau dans les deux sens. Quand il y a une inondation, elle irait vers les terres, quand la crue est finie, elle redescend. C'est ça?

2265

M. BERNARD CARON :

Effectivement. Il n'y aurait pas de valve de retenue de l'eau, par exemple, qui empêcherait... ce n'est pas un barrage que l'on veut faire là. C'est qu'on veut conserver la libre circulation de l'eau.

2270

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2275

M. POL PETIT :

Dans les tests que vous avez faits la semaine passée ou la semaine avant, vous avez été voir à quelle profondeur était le roc?

2280 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, la question m'est adressée.

2285 **M. POL PETIT :**

Excusez-moi, madame. Oui. La semaine passée, il y a eu des tests par le ministère, ou il y a quinze jours. J'aimerais savoir quelle est la conclusion de leurs tests? C'est pour déplacer l'autoroute ou bien c'est pour garder sur le tracé vert?

2290 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Monsieur Caron.

2295 **M. BERNARD CARON :**

2295

Nous savions que la question nous serait posée et nous voulions avoir un certain nombre de données pour justement informer la commission à savoir est-ce que ce tracé vert peut être réalisé? Et quelles en seraient les contraintes? Donc, tout à l'heure, Jean Hardy est venu, il nous a donné une des conclusions au niveau de la géotechnique. Je peux lui redemander pour qu'il vienne de nouveau nous donner l'information.

2300

Effectivement, nous avons fait des sondages, il y a deux ou trois semaines dans le secteur, justement pour documenter la présentation que l'on a faite. Donc, je vais demander, si vous le voulez bien, de façon brève, mais il va toucher seulement qu'à l'aspect géotechnique à ce moment-là, comme c'est l'objet de la question.

2305

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2310

M. JEAN HARDY :

Madame la présidente, en fait, on pourrait déposer – c'est une feuille – c'est le journal des sondages de Laboratoire d'inspections et d'essais du Saint-Laurent qui résume, pour les deux tracés, les trois tranchées en question. De façon générale, ils ont été jusqu'à 3,5 mètres. Et pour répondre à la question de monsieur, le roc a été rencontré sur le tracé recommandé à .6 mètre, donc très près de la surface. Ça, ça a été rencontré à une occasion. Dans tous les autres cas, ils ont été jusqu'à 3,5 mètres, 3,70 mètres et ça a été de l'argile, argile silteuse de façon générale, et ils ont trouvé de l'eau à environ 2 mètres, 2,5 mètres. Donc, ce tableau de sondages pourrait vous être...

2320

LA PRÉSIDENTE :

2325 Ça signifie que globalement, techniquement, quelle est la contrainte? Est-ce qu'il y aurait une contrainte additionnelle ou c'est à peu près la même contrainte le tracé rouge que le tracé vert?

M. JEAN HARDY :

2330 C'est la même contrainte au niveau des deux tracés. Ce que les gens de laboratoire me disaient, il restait évidemment des tests à faire au niveau du comportement au gel. Par contre, on parle ici d'une argile raide à très raide. Donc, ça ne semblera pas créer de grands problèmes à première vue.

2335 **M. POL PETIT :**

Parce qu'il a dit .6 mètre. Le .6 mètre, c'est pas beaucoup. C'est 60 centimètres.

M. JEAN HARDY :

2340 C'est ça, oui.

M. POL PETIT :

2345 Le .6 mètre en rapport à quoi?

M. JEAN HARDY :

2350 Par rapport à la surface.

M. POL PETIT :

À la surface de terre arable?

2355 **M. BERNARD CARON :**

Est-ce que tu pourrais donner l'endroit où ce sondage-là a été fait?

M. JEAN HARDY :

2360 J'ai le numéro du puits, il faudrait...

LA PRÉSIDENTE :

2365 Mais pourquoi votre question? Pourriez-vous nous expliquer pourquoi c'est important?

M. POL PETIT :

Oui. C'est parce que je ne comprends pas le .6 mètre. C'est 60 centimètres, c'est à peu près ça.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Et?

2375

M. POL PETIT :

Bien, je voudrais savoir l'explication du .6 mètre.

2380

M. JEAN HARDY :

Bien, le puits en question, il y a eu 60 centimètres de terre végétale. Ensuite...

2385

M. POL PETIT :

Ah! O.K. Là, c'est la terre arable que vous parlez.

2390

M. JEAN HARDY :

Oui, c'est ça.

M. PIERRE LARGY :

C'est correct.

2395

M. JEAN HARDY :

Et, ensuite un roc fracturé, on parle d'un shale, c'est ça, à partir de .6 mètre.

2400

M. POL PETIT :

Donc, il y a deux ou trois couches de terre différentes?

2405

M. JEAN HARDY :

Oui. Il y a toujours une argile silteuse remaniée en surface qu'ils ont appelée labour sur environ 30 centimètres, 40 centimètres, et après ça, il y a les couches d'argile silteuse à peu près jusqu'au fond de l'excavation.

LA PRÉSIDENTE :

2410

Dans quel sens vous posez cette question-là?

M. POL PETIT :

2415

Bien, c'est parce que je voudrais comprendre la manière qu'une autoroute est faite, puis comment elle porte sur la terre.

LA PRÉSIDENTE :

2420

D'accord.

M. POL PETIT :

2425

La portance, je veux dire, de l'autoroute, évidemment je n'y connais rien, c'est pour ça que je pose la question, est-ce qu'elle va être différente sur le tracé vert ou sur le tracé rouge?

LA PRÉSIDENTE :

2430

Ce que j'ai compris, c'est que toutes les deux...

M. JEAN HARDY :

2435

C'est une bonne capacité portante, en réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Il n'y a pas de problème de ce côté-là.

M. POL PETIT :

2440

Oui. Alors, si elle a une bonne capacité portante, est-ce que vous pouvez rétrécir l'autoroute? Parce que là, le tracé est à 100 mètres ou à 200 mètres de large?

LA PRÉSIDENTE :

2445

D'accord. Alors, ça, cette question-là, on l'a demandée à monsieur Caron tout à l'heure. Vous voulez dire rétrécir l'emprise?

M. POL PETIT :

2450

Oui, rétrécir, oui. Pour prendre moins de terre arable.

LA PRÉSIDENTE :

2455 On nous a dit qu'il y a une ouverture de ce côté-là. Puis ils sont en train d'examiner la possibilité pour voir effectivement si on peut rétrécir l'emprise. De quelle envergure ce rétrécissement-là pourrait-il être?

M. BERNARD CARON :

2460 Ce que vous nous avez demandé, c'est de chiffrer à savoir si on rétrécit cette largeur d'emprise-là, quels seraient les coûts qui seraient associés. On vous a déjà fait une présentation sur l'aspect de la sécurité. Ce que l'on a regardé et ce que l'on sera prêt à vous présenter demain, on regarde une diminution de largeur d'emprise de 90 à 70 mètres.

2465 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Pour ce tronçon-là. Alors, ça va être important de venir. On va avoir à la fois cette information-là demain et aussi la présentation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sur la délimitation de la zone.

2470

M. POL PETIT :

Oui, je serai là. Maintenant, est-ce que je peux encore poser une question?

2475 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. POL PETIT :

2480

Au ministère de l'Environnement, quelle est la raison principale pour eux que l'on soit obligé de déplacer l'autoroute? C'est quoi le motif principal de ça?

LA PRÉSIDENTE :

2485

D'accord. Alors, ça va être votre dernière question pour ce soir, d'accord? Parce qu'il y a beaucoup de personnes qui attendent.

M. POL PETIT :

2490

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2495 On a eu une présentation tout à l'heure mais répétez-nous les deux motifs que vous nous avez présentés.

Mme CÉLINE DUPONT :

2500 Première des choses, un projet qui rentre chez nous et qui est analysé dans le cadre de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts, on doit d'abord s'assurer que ce projet-là respecte les lois, règlements et politique. Alors, ça, c'est une des choses. Le ministère des Transports a déjà eu un avis de notre Direction régionale ici comme de quoi il se devait de respecter cette politique-là.

2505 La politique a été formulée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs mais adoptée par le gouvernement, donc par le Conseil des ministres, incluant le ministère des Transports. Donc, il serait aussi logique que le ministère des Transports respecte une politique qui a été adoptée par le gouvernement. Maintenant, ça, c'est
2510 l'aspect politique.

Le demandeur, probablement veut avoir une raison plus terre à terre et, à ce moment-là, malheureusement, j'aimerais bien que ce soit monsieur Fréchette qui réponde à ça, puisque c'est vraiment lui qui a rédigé l'esprit de cette politique-là. Mais je dirais bien, je peux répéter les deux
2515 raisons de tout à l'heure.

C'est vraiment pour raison de sécurité publique, dans les cas où des promoteurs veulent mettre, par exemple, des résidences dans les plaines inondables ou au niveau des routes, ça évite également les inondations. Puis au niveau écologique également, je répète que c'est pour
2520 protéger la faune et la flore qu'il y a là, et la qualité de l'eau. Évidemment que la plaine inondable joue un rôle primordial au niveau de la qualité de l'eau. On n'embarquera pas dans la qualité de l'eau de la baie Missisquoi ce soir, mais cette plaine inondable là joue un rôle très important au niveau de la qualité de l'eau de la baie.

2525 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ce serait pour le deuxième aspect dans ce cas-ci, parce que ce n'est pas pour protéger des résidences. Et on a vu, monsieur Caron nous a dit que ce serait possible d'aménager l'autoroute avec certaines mesures pour éviter justement sa dégradation.

2530

M. BERNARD CARON :

Effectivement. Techniquement, les deux tracés sont réalisables. On vous a présenté les avantages et les inconvénients de chacun.

2535

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, on va attendre demain...

2540 **M. POL PETIT :**

Un dernier commentaire. J'aimerais qu'on protège aussi la nourriture. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2545

D'accord. Merci. On vous entend demain, sûrement que vous allez pouvoir vous réinscrire. Je vous invite à le faire tout de suite, pendant que le registre est ouvert.

Madame Bernadette Guillothe, s'il vous plaît.

2550

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

Bonsoir, madame la présidente, madame Bigué! Moi, je représente, je suis un relais routier, le seul qui est majeur depuis Montréal – qui offre des services essentiels aux camionneurs – depuis Montréal jusqu'au New Hampshire. J'ai beaucoup d'intérêt pour les camionneurs tant qu'à savoir les services que je peux leur offrir, étant donné que je suis dans l'avant-dernier échangeur avant les frontières du Vermont.

2555

LA PRÉSIDENTE :

2560

D'accord. Est-ce qu'on peut voir sur la carte où c'est situé?

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

2565

Sur la carte...

LA PRÉSIDENTE :

2570

Avec la photo aérienne, peut-être?

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

Je suis exactement là. Et étant donné que je suis en projet avec des futurs investisseurs potentiels dans le but d'amener des services additionnels aux camionneurs, j'aimerais connaître l'impact que ça va apporter. Est-ce que ça va être bon ou est-ce que ça va être nuisible au commerce?

2575

LA PRÉSIDENTE :

2580 D'accord. Monsieur Caron.

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

2585 Je n'ai pas besoin de réponse nécessairement ce soir mais j'aimerais peut-être que quelqu'un vienne me rencontrer afin de savoir exactement où est-ce qu'on s'en va là-dedans.

LA PRÉSIDENTE :

2590 D'accord. Monsieur Caron, vous pouvez quand même globalement répondre, puis ensuite, je comprends que madame voudrait avoir plus de précision sur l'impact sur son terrain. On va entendre quand même une réponse globale.

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

2595 Oui.

M. BERNARD CARON :

2600 Deux choses. Bien sûr que madame pourra prendre rendez-vous avec moi ou avec Bernard McCann et nous nous assurerons de lui donner l'information. Dans l'immédiat, je vais demander à Bernard McCann de donner un minimum d'information pour au moins compléter la question et aussi informer la commission.

M. BERNARD McCANN :

2605 Le commerce est situé à l'angle sur la 133 actuellement et madame Guillotte loue actuellement, occupe actuellement l'emprise que possède ici le ministère pour son commerce. Évidemment, nous, on veut réaliser un accès au chemin du Moulin parce que ce dernier chemin ne pourra plus avoir accès à la 133 ici actuelle. Donc, on veut utiliser cette partie des terrains qui nous appartient pour permettre l'accès. Donc, je crois que ça va vous enlever du stationnement ou...

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

2615 Pas dans l'immédiat.

M. BERNARD McCANN :

2620 Pas dans l'immédiat.

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

Non, absolument pas.

2625 **M. BERNARD McCANN :**

C'est uniquement en rapport avec des projets futurs.

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

2630

Oui, exactement. C'est de voir si ça enlève l'accès aux camionneurs depuis Montréal qui présentement prennent la 133 pour venir chez moi. Puis, là, avec la nouvelle autoroute, est-ce qu'il va y avoir les accès dans les deux sens vers le relais routier?

2635 **M. BERNARD McCANN :**

Bien, évidemment, ce que vous voyez sur la photo ici, c'est que la plupart des camionneurs vont utiliser la 35, la 35 qui passera inévitablement à cet endroit-ci, et il y a un échangeur qui est prévu, une sortie sur la rue Champlain qui, elle, est reliée via un pont d'étagement à la route 133, donc qui pourra accéder ici au commerce. Et de la même manière, quitter le commerce et retourner à Montréal ou quitter le commerce et reprendre la route vers le sud. La même chose à l'inverse, une sortie ici qui donne immédiatement sur la route 133 presque à la hauteur de votre commerce.

2645 **Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

Donc, dans les deux sens, il y a accessibilité.

M. BERNARD McCANN :

2650

Il n'y a aucun problème d'accessibilité avec cet échangeur.

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

2655

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2660

Ça va?

M. BERNARD CARON :

Donc, il y a un échangeur exactement à l'endroit du commerce. Mais, encore une fois,

si madame a besoin de plus d'information, elle peut nous contacter.

2665

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2670

Mme BERNADETTE GUILLOTTE :

Oui. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2675

Monsieur Jean Asnong.

M. JEAN ASNONG :

2680

Bonjour, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

Soyez le bienvenu.

2685

M. JEAN ASNONG :

2690

Excusez ma nervosité un peu. Moi, je demeure avec ma famille à Pike River sur la route 133. Je suis concerné par le projet de la future route 35 à Saint-Sébastien et à Pike River. À Saint-Sébastien, on a parlé à peu près vis-à-vis le 20 kilomètres qu'est située une de nos fermes, moi et mon épouse, et on a parlé tantôt des vents dominants de l'ouest, qui viennent de l'ouest. Et puis on a parlé de brise-vent. On a parlé de brise-vent pour la neige, pour pas que la neige aille sur le chose, mais on n'a pas parlé de brise-vent pour empêcher le sel, les contaminants qu'ils mettent sur l'autoroute, qui vont dans les champs. Ce qui a pour effet de créer de la compaction au niveau des sols sur une certaine distance et qui va empêcher la culture, d'avoir des belles cultures.

2695

2700

Est-ce qu'il y a moyen de prévenir ça avec des brise-vent plus hauts, améliorés de ce qu'ils proposent? Ou est-ce qu'il va y avoir des compensations pour les pertes de récolte qu'on va avoir. Ça, c'est un des points que je veux soulever.

LA PRÉSIDENTE :

2705

D'accord. On va aller du côté de monsieur Caron puis ensuite du côté du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour voir s'il sont des données sur l'effet justement des neiges qui transportent une certaine quantité de sels et l'effet en bordure

d'autoroute. Ça va? Monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

2710

Je vais demander à Silvio Morelli qui s'est occupé de l'aspect des sels déglaçants en termes de pollution, peut-être de nous informer sur cette partie de la demande de monsieur.

M. SILVIO MORELLI :

2715

L'aspect qui a été discuté précédemment...

M. BERNARD CARON :

2720

Si je comprends bien la question de monsieur ou sa préoccupation, c'est que avec les vents qui sont importants dans le secteur, c'est que l'embrun salin que le déneigement de la route va faire, il a peur que ça affecte la culture de ses champs. C'est bien ça?

LA PRÉSIDENTE :

2725

Exact.

M. JEAN ASNONG :

2730

C'est pas la peur. Ça va être réel.

LA PRÉSIDENTE :

2735

D'accord. C'est comme ça qu'est interprétée la question.

M. BERNARD CARON :

Silvio Morelli pourrait apporter...

2740

M. SILVIO MORELLI :

2745

Sur cet aspect-là, au niveau de la migration en fait des sels de déglçage, que ce soit par les eaux ou sous forme d'embrun, effectivement, ce que mon collègue a présenté tantôt, monsieur Bédard, des écrans végétaux qui sont quand même relativement élevés devraient jouer un rôle relativement sensible aussi pour empêcher justement la migration des sels par voie aérienne pour atteindre les terres.

Par contre pour avoir plus de détail là-dessus, peut-être qu'on peut prendre la question en délibéré puis vous revenir avec des informations nettement plus précises là-dessus.

2750 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Allez-vous pouvoir revenir à un autre moment?

2755 **M. JEAN ASNONG :**

Demain soir mais pas demain dans la journée.

LA PRÉSIDENTE :

2760 D'accord. Alors, on va attendre à demain soir. Ça vous donne la journée pour chercher. Ça va? Ça fait qu'on va revenir en ouverture avec cette question-là.

M. BERNARD CARON :

2765 Madame, on a une étude justement sur les embruns salins. On ne l'a pas actuellement mais on l'amènera demain.

LA PRÉSIDENTE :

2770 Ça serait important d'avoir peut-être une petite présentation synthèse de tout ça.

M. BERNARD CARON :

2775 Oui. Je vais demander à Guy Bédard qu'il sorte l'étude et qu'il tente de faire une présentation.

LA PRÉSIDENTE :

2780 Monsieur Pesant, avez-vous de l'information à nous donner ce soir ou vous souhaiteriez aussi répondre demain?

YVON PESANT :

2785 Bien, comme on l'a mentionné hier, moi, en tout cas à ma connaissance, par rapport à la dérive des embruns ou au fait que des sels puissent se retrouver dans les champs, chez nous, en tout cas, on n'a pas d'étude qui nous permette, comment je dirais, d'évaluer des impacts à cet effet-là. Je dois dire qu'on n'a pas fait de recherche exhaustive. Je ne sais pas si mon confrère Bernard Brouillette a des choses à cette enseigne-là, mais ce qu'on peut faire, monsieur Caron vient de dire qu'il y avait une étude au MTQ là-dessus... moi, je sais que pour ce qui nous
2790 concerne à l'Agriculture, est-ce que tu as quelque chose par rapport à la présence de dérive...

M. BERNARD BROUILLETTE :

2795 Bernard Brouillette, Montérégie Ouest, ministère de l'Agriculture. Au niveau du ministère
de l'Agriculture, je n'ai pas trouvé... Comme on vous a dit, on avait beaucoup de dossiers en ce
temps-ci, ça nous prenait de court. Je n'ai pas trouvé d'information là-dessus. J'ai fait une légère
recherche sur Internet et l'Association des sels de déglacage avait un genre d'étude là-dessus,
puis le gouvernement fédéral aussi a une étude qui porte justement sur le comportement des sels
de déglacage sur les routes. Il me restait à contacter nos voisins du Vermont ou de l'État de New-
2800 York où il aurait pu peut-être y avoir une étude approfondie là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

2805 D'accord. Alors, vous allez pouvoir nous revenir demain soir avec ça?

M. BERNARD BROUILLETTE :

Je vais tenter d'avoir l'information pour demain soir.

2810 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Environnement Canada, vous avez fait une étude sur les sels de déglacage
dans laquelle, entre autres, il est question de la qualité des sels qui peut influencer sur les milieux.

2815 **Mme MADELEINE PAPINEAU :**

Oui, c'est ça. J'ai déposé les documents. C'est l'évaluation des effets des sels de voirie.
Donc c'est un document qui est disponible en français et en anglais, qui a été déposé. Mais je
pourrais demander un sommaire à notre spécialiste à Montréal sur la question des terres agricoles,
2820 parce que le document est quand même assez volumineux. Donc, je pourrai vous revenir avec
des données spécifiques.

LA PRÉSIDENTE :

2825 Dans ce document-là, il y a des recommandations à l'effet d'éviter certains types de sels
qui présentent des contaminants. Demain soir, pourriez-vous nous dire justement s'il y a eu des
mesures concrètes qui ont été mises en place et des suivis qui ont été faits par rapport à ces
recommandations qui apparaissent dans le document que vous avez déposé.

2830 **Mme MADELEINE PAPINEAU :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2835 Merci. On va en avoir plus demain.

M. JEAN ASNONG :

2840 Oui. Moi, pour avoir vu il y a 15 ans au Michigan les terres abandonnées le long des
autoroutes, que je me posais la question pourquoi qu'elles n'étaient plus cultivées, j'ai demandé
ça à des producteurs, et c'était poussé en foin, ils les laissaient pousser en foin carrément, ils le
coupaient pour le laisser là parce que les vaches voulaient même plus en manger, tellement que
c'était... elles aimaient pas le goût ou, en tout cas, c'était pas mangeable.

2845 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. JEAN ASNONG :

2850 Puis, ça, c'était au Michigan que c'était fait. Je ne sais pas s'ils ont des études au
Michigan là-dessus qui pourraient... ces choses-là.

LA PRÉSIDENTE :

2855 Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation va faire des recherches,
puis on va vous revenir là-dessus. Si ce n'est pas demain soir, en tout cas demain, on va avoir
un aperçu, mais ça nous donne quand même le temps de chercher et on va prendre la question
en note et on va vous assurer d'avoir des réponses, en tout cas, pour savoir l'état de la situation.

2860

M. JEAN ASNONG :

2865 Merci, madame. Deuxième point. Moi, je demeure sur la route 133 au 327, juste avant
la 202. Je ne sais pas si vous pouvez agrandir le plan, mais en tout cas, je reste sur...

LA PRÉSIDENTE :

Ou avoir une photo aérienne de ces zones-là? Ça va être plus facile.

2870 **M. JEAN ASNONG :**

En tout cas, juste pour vous situer où que je demeure.

LA PRÉSIDENTE :

2875

On va prendre le temps d'aller chercher la photo. Ça s'en vient.

M. JEAN ASNONG :

2880

Ça, c'est la courbe. Puis juste un peu plus bas, il y a la ligne rouge qui va en dessous du Brochet. Ça, c'est la 202, je pense. La 202. Moi, je demeure juste en bas de ça. Vis-à-vis le R de Pike River, c'est là. En tout cas, notre famille, on possède les deux côtés du chemin. Je ne suis pas le seul dans cette situation-là, dans cette zone-là. Là, on nous parle de ce segment-là, le 3^e segment de l'autoroute qui sera fait en dernier lieu seulement. Ils vont faire jusqu'à la 133 en premier, après ça ils vont compléter jusqu'à Saint-Jean. Après ça, ils font le bout de Philipsburg et ce tronçon-là, il sera fait en dernier. Ce qui va faire que tout le trafic qui va prendre la 35 jusqu'à la 133 vont prendre la direction Pike River sur la 133 pour aller vers Philipsburg.

2885

2890

Agriculteur cultivant sur les deux côtés du chemin va créer du trafic, plus de trafic encore. Entre autres pour la construction de l'autoroute même, les carrières pour la pierre qu'ils ont besoin, ça va tout venir de Saint-Armand et Philipsburg, c'est là qu'elles sont les carrières. Ça ne viendra pas de Montréal, la pierre. Ça fait que ça va augmenter le trafic sur la 133.

2895

Actuellement, pour traverser mes récoltes, la route 133, des fois je suis obligé d'attendre dix minutes pour être capable de traverser. Puis on sort à peu près de ce temps-ci, dans le temps des récoltes, on traverse le chemin à peu près aux dix minutes avec des voyages de grain. Ça fait que le temps d'attente, ça peut être des fois jusqu'à dix minutes. Avec l'augmentation de trafic, ça va être encore pire. C'est le dernier tronçon.

2900

Actuellement, on parle de 255,5 M\$ le coût de l'autoroute. On n'a pas pensé à l'inflation. Et le dernier bout qui va être fait en 2010-2011, il y a rien qui me garantit que ça va être fait ces années-là. Parce qu'aujourd'hui, on me dit qu'ils ont pas l'argent pour le faire. Est-ce qu'ils l'auront plus en 2010, 2011 pour le faire? J'ai peu d'espoir. Pourquoi qu'on fait ce bout-là en dernier? C'est le bout le plus dispendieux parce qu'il y a une rivière à traverser, puis on parle de 23 M\$ en argent d'aujourd'hui, sans calculer l'inflation. Il sera fait quand?

2905

2910

Moi, agriculteur, obligé de traverser... je ne suis pas le seul dans ce cas-là, mon voisin Rochat, il y en a plusieurs autres, ils sont obligés de faire la même chose pour traverser la route. Sur la 133, Pike River, Philipsburg, c'est la même situation. Il faut traverser la 133. Pourquoi qu'on fait ce bout-là en dernier? C'est ça qu'est ma question.

LA PRÉSIDENTE :

2915

D'accord.

M. BERNARD CARON :

Il y a plusieurs questions. La première, on a fait un commentaire, je ne me souviens pas si c'est avant-hier ou hier, concernant justement l'augmentation de la circulation après la première phase, donc après la réalisation de la partie de Saint-Jean-sur-Richelieu jusqu'à Saint-Sébastien à l'intersection de la route 133. On disait que l'attraction pour une augmentation de la circulation à ce niveau-là ne se ferait que lorsque l'autoroute serait ouverte au complet. Donc, la circulation, en ce qui nous concerne, la circulation qui est sur la route 133 actuellement, il n'y aura pas d'augmentation de la circulation sur la route 133 lorsque le tronçon de Saint-Jean à Saint-Sébastien sera ouvert. On avait déjà fait cette affirmation-là.

Quant à la raison pour laquelle nous commençons par le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu, la première des choses, c'est que le segment 2 que l'on appelle, donc d'ici à aller jusqu'à Saint-Alexandre, c'est un segment qui est plus facile à réaliser. Il se fait sans circulation et il n'y a pas actuellement de contrainte d'expropriation pour ce tronçon-là. Donc, nous pouvons entreprendre la construction de ce tronçon-là dès maintenant.

Et avec les quelques expropriations qu'il y aura dans le tronçon 1, nous pourrions commencer à ce moment-là le tronçon 1. Donc, si on commence le tronçon 1 et 2 dans un premier temps, c'est première des choses parce qu'on est capable de le faire parce qu'on a les emprises. Deuxième point, c'est que la circulation y est plus élevée. Donc, il est intéressant de donner à cette clientèle-là de l'autoroute une meilleure route ou un meilleur chemin. Donc, c'est la raison pour laquelle on commence par le secteur 1 et 2.

On vous a dit aussi qu'au niveau des coûts, c'était des coûts de 2004 avec une marge de manœuvre de plus ou moins 25 %, 20-25 %. Ça demeure. Effectivement, monsieur a raison, on n'a pas mis d'inflation, on n'a pas mis les coûts en termes de 2011 ou des coûts de 2009. On a été clair là-dessus. Donc, il est évident qu'en 2009 ou 2010, si on calcule l'inflation, le montant sera plus élevé, mais il s'agit de savoir aujourd'hui quels chiffres on a utilisés.

La troisième question, c'est de savoir est-ce qu'il va y avoir encore de l'argent pour faire le segment 3 et le segment 4? Je crois que c'est une question qui relève de la politique, qui ne relève pas des personnes qui sont des fonctionnaires. Il y a eu des engagements par les politiciens. Le gouvernement fédéral s'implique dans le projet. Donc, actuellement, au moment où on se parle, la commande qui nous a été passée, c'est de réaliser les travaux selon l'échéancier que l'on présente à la commission.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, vous avez présenté ce projet-là entre autres pour terminer le système autoroutier entre Montréal et Boston. Ça représente 500 kilomètres, je crois, Montréal/Boston?

M. BERNARD CARON :

2960 488 kilomètres.

LA PRÉSIDENTE :

2965 488 kilomètres. Alors une fois terminé, vous estimez qu'il y aurait un déplacement des camions lourds, des véhicules lourds entre autres des autres postes frontaliers vers cet axe-là qui amènerait un intérêt pour la circulation entre autres des camions lourds.

M. BERNARD CARON :

2970 C'est ce qu'on avait affirmé hier ou avant-hier.

LA PRÉSIDENTE :

2975 D'accord.

M. BERNARD CARON :

2980 C'est qu'on aurait une augmentation par rapport au débit de circulation des camions actuels, on aurait un apport des autoroutes 55 et 15 qu'on estime à un maximum de 180 camions.

LA PRÉSIDENTE :

2985 Dans les deux directions.

M. BERNARD CARON :

2990 Dans les deux directions, en 2011. En tout cas, si ça n'a pas été déposé aujourd'hui, on avait dit qu'on vous le déposerait.

LA PRÉSIDENTE :

2995 Mais 180 camions, c'est parce que les gens trouveraient avantage à une autoroute, à un secteur où la voie de circulation est plus rapide, est plus intéressante, sécuritaire

M. BERNARD CARON :

J'imagine que leur itinéraire serait plus intéressant avec la présence de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

3000

D'accord. Mais est-ce qu'on peut penser que justement sur 485 kilomètres, le fait qu'il reste 14 kilomètres à compléter, ils ne trouveraient pas un intérêt? Ça se dit dans le milieu des camionneurs : «Bon, bien, on peut passer maintenant par rapport à l'autoroute 35 parce que bon, il reste seulement 14 kilomètres à compléter.» C'est une hypothèse aussi?

3005

M. BERNARD CARON :

L'intérêt pour le camionneur, c'est d'arriver sur un axe autoroutier, de pouvoir continuer d'un bout à l'autre. Ce que je vous donne, c'est les informations que l'on a à partir des études qui sont existantes. Il y a un intérêt à partir du moment où on peut passer d'un point A à un point B de façon directe. Il y a peut-être un certain nombre de camions qui y verraient un intérêt pour une raison ou pour une autre mais, de façon générale et selon ce que l'on en sait, c'est quand ça sera ouvert d'un bout à l'autre qu'il y aura un intérêt et qu'il y aura une augmentation notable de circulation. Je vous ai dit 180, c'est 210 en 2011.

3010

3015

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Mais en tout cas, on comprend la question de monsieur parce que dans le domaine scientifique, on met des hypothèses sur la table, puis ensuite on les vérifie. L'hypothèse que monsieur amène, c'est qu'une fois que 24 des 38 kilomètres seraient complétés, il y aurait une attirance pour les camions peut-être plus grande qu'actuellement, puisque actuellement il y en a déjà qui franchissent. Donc, s'il y a 24 kilomètres sur les 38, pour dire qu'il reste 14 kilomètres à faire sur 488 kilomètres, peut-être qu'il y aurait une attirance là. En tout cas, c'est une hypothèse parmi d'autres.

3020

3025

M. BERNARD CARON :

Oui. Regardez, je vais demander à mon spécialiste, Éric Peissel, de le regarder et je vous donnerai l'information, si cette information-là est disponible.

3030

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Allez-vous revenir demain soir?

3035

M. JEAN ASNONG :

Oui. Déjà, pour la construction de la phase 1 et 2, l'augmentation du trafic de camions lourds va augmenter tout de suite, parce que les carrières sont à Philipsburg.

3040

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. JEAN ASNONG :

3045 Puis, ça, ça va tout passer par le... Puis si on regarde bien, à Saint-Pierre-de-Véronne, c'est une courbe à 90° dans le village avec un pont. Ce n'est pas seulement nous autres les agriculteurs, mais le village, ils vont... ils sortiront plus leur chat, comme on pourrait dire.

LA PRÉSIDENTE :

3050 D'accord. Alors, pour votre information, on a demandé au ministère des Transports de déposer l'information en ce qui a trait à l'amélioration de la route 133, comment elle pourrait être restaurée. La programmation, est-ce que ça s'en vient?

3055 **M. BERNARD CARON :**

 Ce que j'ai déposé, nous l'avons déposé cet après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

3060 Ça a été fait?

M. BERNARD CARON :

3065 C'est-à-dire ce soir, avant la séance. Ce que j'ai déposé, il faudrait différencier deux choses. Ce que j'ai déposé, c'est les travaux que l'on prévoit faire dans les avenir futurs sur la route 133. Lorsque l'autoroute sera ouverte, il est évident que la vocation de la route 133 va changer. Actuellement, on a un grand secteur où on a trois voies. À ce moment-là, en 2011, à l'ouverture, il y aura une concertation entre le ministère des Transports et les municipalités pour
3070 voir comment on peut réaménager la route 133 pour l'adapter à son nouveau cachet. Et ce travail-là se fera en collaboration avec les municipalités.

 En 2011, avec la diminution de circulation sur la route 133, probablement qu'il pourra
3075 peut-être y avoir éventuellement une piste cyclable ou des aménagements du même type. Ce sera fait avec les municipalités et en fonction toujours des budgets qui nous sont octroyés.

LA PRÉSIDENTE :

3080 D'accord. Maintenant, on comprend la question aussi à l'effet que parfois, on a vu des projets d'autoroute annoncés mais ne pas se concrétiser. L'exemple, c'est justement on l'a ici, des terres achetées depuis 30 ans et bon, on attend, on attend, on attend, ça a été le cas dans plusieurs régions du Québec, pour avoir fait plusieurs audiences sur des projets qui devaient se réaliser et qui n'ont pas été réalisés. On comprend, pas immédiatement au moment où ils devaient être prévus.

3085 Alors, si ça perdure, l'hypothèse qu'à un moment donné, il y a un certain montant
d'argent qui est dégagé pour la construction de l'autoroute mais il y a un report dans des étapes
ultérieures, la situation que les gens vivent par rapport à un tronçon qui subit une charge
3090 additionnelle de trafic ou qui est en attente de modification parce que la suite ne vient pas, est-ce
par exemple, on revoit la situation pour la route 133, puis on fait des aménagements différents,
complémentaires, pour faire en sorte que les gens n'aient pas de difficulté à vivre et à utiliser cette
route-là comme riverains ou comme usagers. Est-ce que c'est quelque chose de pensable? Avec
une date donnée.

3095 **M. BERNARD CARON :**

 Effectivement, je comprends l'appréhension de monsieur, si on regarde l'histoire du
Québec. Et j'ai des exemples en tête de la situation dont vous me parlez, et s'il y a un besoin
d'améliorer la route 133 parce que, par exemple, la phase 3 ou la phase 4 ne peuvent se faire
3100 selon les dates que l'on a ici, certainement qu'avec la demande et en collaboration avec les
municipalités, je pense qu'il y a des aménagements qui peuvent être faits.

 Mais je pense qu'on travaille de façon très hypothétique. Je pense qu'on va s'adapter à la
situation. Mais pour l'instant, ce que l'on a sur la table, c'est ce projet-là et c'est un projet qui
3105 nous a été demandé par le milieu politique. Donc, nous, on travaille sur les hypothèses que l'on
vous a présentées.

LA PRÉSIDENTE :

3110 D'accord. Et puis l'entente, vous nous avez dit qu'il y a une entente qui est en négociation
avec le fédéral pour le financement. Est-ce que c'est une entente qui est limitée dans le temps ou
c'est global généralement ce genre d'entente-là?

M. BERNARD CARON :

3115 Dans une entente, il y a toujours des dates, sauf que ce qui est important, en tout cas,
d'expérience, ce qui est important dans l'entente, c'est le montant qui est investi par chacun des
paliers de gouvernement. Et, par expérience, s'il y a des retards, généralement on fait un
avenant à l'entente et on change les dates. En tout cas, d'expérience que j'ai, c'est ce qui arrive.
3120 Mais généralement, quand un gouvernement s'engage, il poursuit son engagement. Sauf que
dans une entente, il faut toujours que ça ait une date limite.

LA PRÉSIDENTE :

3125 Ça va. Alors, on va en avoir plus demain soir là-dessus.

M. JEAN ASNONG :

3130 Monsieur Caron a parlé qu'il avait fait un dépôt ce soir pour l'amélioration de la route 133 aujourd'hui. C'est quoi les améliorations?

LA PRÉSIDENTE :

3135 Pouvez-vous le résumer, le document que vous avez présenté?

M. BERNARD CARON :

3140 Oui. C'est un document de deux pages. Puis ce que je vous ai proposé, c'est la liste des projets que l'on a dans notre programmation quinquennale entre 2006 et 2012. Il y a une description du projet. Il y a un montant. Par contre, je les ai priorisés en termes au niveau technique. Donc, ce que nous, au niveau technique, on pense qui devrait être fait en premier jusqu'en 2012. Donc, je n'ai pas mis de date parce que je ne peux pas en mettre, nos programmations sont acceptées annuellement, mais j'ai mis selon ce que l'on a au niveau technique.

3145

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3150

M. BERNARD CARON :

Notre priorisation technique.

LA PRÉSIDENTE :

3155

D'accord. Et le coût total de la programmation jusqu'à 2012 pour la 133, c'est?

M. BERNARD CARON :

3160

Je n'ai pas fait l'addition.

LA PRÉSIDENTE :

3165

Mais on a l'information dans le document?

M. BERNARD CARON :

Projet par projet, oui.

3170 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on va rendre disponible ce document-là le plus tôt possible.

3175 **M. JEAN ASNONG :**

Parce qu'on a vécu à Saint-Sébastien et à Pike River les nids-de-poule tout l'été, puis ils ont fini de les «patcher» la semaine passée.

3180 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3185 **M. JEAN ASNONG :**

Ça, c'est invivable le long de cette route-là, la 133, vivre quand les tasses dans les vaisseliers brassent parce qu'il y a un camion lourd qui passe sur le chemin.

3190 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, là, vous allez avoir la programmation. Vous allez pouvoir voir le suivi avec vos municipalités respectives de la proposition du ministère des Transports, voir si ça se concrétise.

3195 **M. JEAN ASNONG :**

Merci, madame.

3200 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Monsieur Jean Trudeau, s'il vous plaît.

3205 **M. BERNARD CARON :**

Madame? La liste, elle est disponible à l'arrière.

3210 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Est-ce qu'elle est en plusieurs copies? Oui. Alors, elle est disponible à l'arrière. On n'a peut-être pas donné une numérotation encore, je ne sais pas, mais vous pouvez aller la consulter.

3210 Monsieur Trudeau, vous avez la parole.

M. JEAN TRUDEAU :

3215 Re-bonsoir, madame la présidente, madame la commissaire! Ma préoccupation est du côté de Saint-Armand. Donc, du segment qui est près de la frontière. Mon questionnement porte sur l'échangeur qu'on appelle Saint-Armand Sud, je pense. Je voulais en savoir plus sur la bretelle qui est prévue pour amener la circulation du poste frontalier sur le chemin Saint-Armand.

3220 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

3225 Oui. Je vais demander au concepteur, monsieur Jean Hardy, qu'il vienne expliquer le fonctionnement de cette bretelle-là et les raisons techniques qui nous ont amenés à la mettre en place. Monsieur Hardy.

3230 **M. JEAN HARDY :**

L'échangeur qu'on appelle Saint-Armand Sud se situe présentement à la jonction de la rue Montgomery, la rue Quinn et le chemin Saint-Armand. Donc, vous avez déjà la route 133 existante tout le long ici en deux chaussées séparées jusqu'à la frontière. Cette route-là existante est affichée à 90 kilomètres/heure. Il y a des accès présentement à niveau à cette route-là, dont à la rue Montgomery. Il y en a également près de la frontière à certaines rues. Il y en a un petit peu plus vers le nord.

3240 Ce qu'on propose évidemment pour le projet, c'est de rendre cette portion de 5 kilomètres qui va jusqu'à Saint-Armand Nord vers le nord, cette portion donc de 5 kilomètres, de la rendre aux normes d'une autoroute, c'est-à-dire d'interdire, à ce moment-là, tous les accès et de ne plus permettre d'intersection à niveau, comme il y a présentement à la rue Montgomery où la traversée se fait à l'aide d'un arrêt stop.

3245 Donc, ce qu'on propose, étant donné qu'effectivement, comme le disait monsieur Trudeau tantôt... juste du côté est de la rue Montgomery, il y a une église, il y a des bâtiments patrimoniaux. Il y a également la rue Quinn existante et il y a une topographie un petit peu particulière, c'est que ça monte relativement rapidement de la route 133 vers ces bâtiments-là.

3250 D'autre part, il y a le secteur Philipsburg qu'on voit ici, le secteur résidentiel et commercial. Donc, ce qu'on a envisagé comme desserte au niveau de Philipsburg et vers Saint-Armand, c'est de garder la traverse de la rue Montgomery au niveau à peu près existant et de passer sous cette traverse-là avec l'autoroute 35.

3255 De part et d'autre de ce passage étagé, on a des bretelles d'entrée et de sortie. Donc, on
 peut sortir venant de Montréal à la rue Montgomery et on peut aussi aller vers l'autoroute 35 vers
 le sud à partir de la rue Montgomery. Par contre, dans la direction nord, pour quelqu'un qui arrive
 de la frontière, la seule façon de pouvoir... parce qu'en fait on a un losange ici, sauf pour la
 bretelle dans ce secteur-ci, étant donné qu'on a une rue existante, la rue Quinn, on a songé à
 3260 faire cette bretelle qui vient se raccorder donc à la rue Quinn et c'est la bretelle que mentionnait
 plus tôt monsieur Trudeau.

Donc, les gens qui veulent sortir pour le secteur Philipsburg le font via cette bretelle,
 prennent la rue Quinn, le passage au-dessus de la 35 vers le secteur Philipsburg. C'est que cette
 bretelle se veut en fait pour les gens qui viennent de la frontière le seul accès donc vers Saint-
 3265 Armand et Philipsburg éventuellement. C'est au niveau de cette bretelle donc. Ça fait à peu près
 le tour au niveau de la configuration de cet échangeur.

Il y a une problématique également qui s'est ajoutée à ça. On avait rencontré, il y a peut-
 être un an, les gens de Douanes Canada et eux vivaient certains problèmes lors de journées
 3270 achalandées de refoulement ou de congestion sur la route 133 existante. Donc, à partir du poste
 américain, ça refoulait assez loin sur la 35 et les gens de Douanes Canada avaient certains
 problèmes donc d'accès à leurs bâtiments.

Et ce qu'on a fait à même cet échangeur-là, c'est que la rue South qu'on ne voit pas
 3275 vraiment mais on devine un peu ici la ligne blanche, dont la rue South est raccordée ici à une voie
 de service, parce qu'on enlève évidemment les accès qui sont branchés directement sur la 35,
 donc il y a une voie de service qui vient jusque près du poste frontière, et les gens de Douanes
 Canada nous avaient mentionné qu'ils avaient besoin, en cas d'urgence, de relier rapidement
 3280 d'autres postes frontières qui sont situés plus à l'est, Morses Line entre autres qui est un peu plus
 haut. Donc, cet étagement ou ce passage de la rue Montgomery était essentiel pour pouvoir
 favoriser le déplacement rapide des véhicules de Douanes Canada.

LA PRÉSIDENTE :

3285 Ça va, monsieur Trudeau?

M. JEAN TRUDEAU :

Je voulais savoir si cette bretelle-là va être accessible aux camions lourds.

3290

M. JEAN HARDY :

J'en parlais tantôt avec notre spécialiste, Éric Peissel, et il semble que sur le chemin
 Saint-Armand, il y a une scierie près de Pigeon Hill qui est une municipalité un petit peu plus loin.
 3295 D'emblée, le chemin Saint-Armand ici, la configuration et même la configuration de la

bretelle, au niveau des mouvements des véhicules plus lourds ou plus gros, ça ne sera pas évident non plus. Mais le chemin Saint-Armand n'est pas interdit aux camions, sauf si quelqu'un de la municipalité pouvait le confirmer, mais n'est pas interdit aux camions présentement.

3300 **M. JEAN TRUDEAU :**

Est-ce que le chemin Saint-Armand est considéré comme une route nationale? Quel est le statut du chemin Saint-Armand pour le ministère des Transports?

3305 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron.

3310 **M. BERNARD CARON :**

C'est une route qui est de la responsabilité de la municipalité.

LA PRÉSIDENTE :

3315 D'accord. Non?

M. BERNARD CARON :

Non?

3320

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va demander, est-ce qu'il y a quelqu'un de la municipalité qui peut y répondre?

3325 **M. MICHEL BEAUCHESNE :**

C'est une route qui est responsabilité du ministère des Transports jusqu'à Glen/Sutton, jusqu'à la MRC de Memphrémagog.

3330 **M. BERNARD CARON :**

Je retire ce que j'ai dit donc. Nous allons la conserver.

LA PRÉSIDENTE :

3335

Très bien.

M. JEAN TRUDEAU :

3340 Est-ce que c'est une route qui est faite pour les camions lourds?

LA PRÉSIDENTE :

3345 On vient de nous dire que non. Pas terrible.

M. JEAN TRUDEAU :

3350 Et comment ça se fait que le ministère des Transports n'envisage pas de construire une route alternative ou comment ça se fait qu'il faut absolument que ça passe là les camions lourds? Parce que le camionnage, le transport en transit, je ne sais pas quel est votre terme exact, ces camions-là, ils ne sont pas destinés à des endroits qui sont avant la 235. Donc, tout leur chargement va de l'autre côté de la 235 qui, elle, est une route nationale.

3355 Je ne comprends pas comment ça se fait qu'on tient tant à ce que ce soit le chemin Saint-Armand qui fasse le lien entre la 133 ou la future 35 et la 235. Pourquoi ça ne se fait pas plus au nord?

LA PRÉSIDENTE :

3360 Ça va, monsieur Caron, la question?

M. BERNARD CARON :

3365 Ce que je comprends, c'est que monsieur nous dit pourquoi... On parle bien, monsieur, de cette bretelle-là?

M. JEAN TRUDEAU :

3370 Oui.

M. BERNARD CARON :

3375 Ce que vous nous dites, c'est pourquoi on a fait une bretelle qui va pouvoir laisser passer des camions. C'est bien ça?

M. JEAN TRUDEAU :

Qui va favoriser un accroissement d'utilisation du chemin.

3380 **LA PRÉSIDENTE :**

On va d'abord demander pourquoi il y aurait un accroissement de l'utilisation. Parce que moi, j'ai plutôt compris que ça permet de desservir ce qui existe déjà mais il n'y aurait pas une attirance particulière pour les camions pour sortir là. Mais il y aurait une possibilité de desserte, si vous voulez, pour les camions qui viendraient de cet axe-là, qui viennent déjà de cet axe-là. Ils n'y verraient pas un intérêt. Mais je ne sais pas si j'ai bien compris.

3385 **M. BERNARD CARON :**

Je vais demander à Bernard McCann qui aimerait ajouter une information justement pour cet aspect-là.

M. BERNARD McCANN :

3390 On sait qu'il y a une problématique de camionnage. Il y a une scierie à Pigeon Hill qui charge des camions et qui empruntent le chemin Saint-Armand pour se rendre ici à la hauteur du carrefour et, au carrefour, ils prennent le chemin soit de Boston ou de Montréal, mais ils passent sur la rue Quinn en ce moment.

3395 Ce que le ministère fait, cette bretelle-là est ajoutée à cet endroit-là uniquement parce qu'on est incapable d'insérer ici une bretelle directionnelle pour permettre d'avoir un échangeur, comme on dit, en losange provenant du sud. Elle n'est pas faite... puis quand on dit on est incapable d'insérer, c'est pour éviter justement d'avoir à acquérir les bâtiments d'usage patrimonial à cet endroit-là.

3400 Ce qu'on fait ici, c'est qu'on met cette bretelle-là pour favoriser, c'est la sortie en provenance du sud pour accéder à la rue Quinn. Autant l'automobiliste que le camion va pouvoir tourner à gauche ou à droite à cet endroit-là et emprunter. Dans le secteur habité ici, l'avantage, c'est qu'il va y avoir du camionnage évidemment qui va accéder au carrefour de cette manière-là, mais au retour, le camionnage et les véhicules vont emprunter cette bretelle-là pour aller à cet endroit-là. C'est ce qui a motivé nos décisions à cet égard-là.

3405 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça serait la première sortie de quelqu'un qui vient de franchir la douane, le poste de douane.

M. BERNARD McCANN :

3415 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3425 Est-ce que ça pourrait faire en sorte que justement ça devienne un carrefour où justement il y aurait un restaurant qui pourrait s'implanter ou d'autres établissements pour les routiers? Est-ce que ça pourrait favoriser ça?

M. BERNARD McCANN :

3430 À cet endroit-là, on est dans un territoire protégé fédéral. La bretelle se trouve dans un territoire protégé fédéral. C'est un refuge d'oiseaux migrateurs qui est assujéti à toute la réglementation fédérale à cet endroit-là et nous sommes en étude approfondie actuellement avec le gouvernement fédéral, une étude d'impact approfondie spécifiquement pour cette bretelle-là.

3435 Et l'endroit est accidenté. La rue Quinn est pratiquement sur élévation par rapport à la route 35, et toutes les résidences, les bâtiments sur la rue à cet endroit-là sont très serrés. Il n'y a pas possibilité de développement et je ne crois pas que le propriétaire du terrain puisse un jour vendre pour d'autre chose à cet endroit-là.

3440 **LA PRÉSIDENTE :**

Environnement Canada, vous pouvez confirmer?

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3445 Effectivement. Il y a différentes affaires que vous avez mentionnées, oui, c'est sur le refuge et, effectivement, c'est à cause de la bretelle qui est dans le refuge, qui fait que du côté fédéral, c'est une étude approfondie, donc une étude beaucoup plus poussée pour l'ensemble du projet à cause de cette bretelle-là. Ils en ont été informés. Donc, si la bretelle est encore là, ils ont sûrement dû étudier l'impact de ça pour le processus fédéral.

3450 L'autre question, c'était... peut-être pour le statut du refuge, c'est peut-être juste de mentionner que c'est un refuge d'oiseaux migrateurs, donc on protège les oiseaux. On est très sensibles à tous les usages, mais les terrains restent des terres privées pour ce refuge-là. Donc, le propriétaire peut en faire qu'est-ce qu'il veut, mais comme c'est les propriétaires qui ont demandé de créer le refuge en 1955, on suppose qu'il y a un grand, grand intérêt pour garder le milieu naturel autant que possible.

3460 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et dans l'étude approfondie, vous nous avez demandé : avez-vous demandé s'il y avait d'autres options possibles que la bretelle pour justement...

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3465

Dans l'étude, on peut regarder les alternatives. On doit justifier le projet, etc., qui sont des informations supplémentaires au processus normal qui est un examen préalable.

LA PRÉSIDENTE :

3470

D'accord. Alors, c'est l'information qu'on a.

M. BERNARD CARON :

3475

On a mis à l'écran la simulation que l'on a pour le secteur. Donc, juste pour vous donner une idée de la configuration que l'autoroute aura dans cette partie-là.

LA PRÉSIDENTE :

3480

D'accord. Mais là on ne voit pas la bretelle.

M. BERNARD McCANN :

3485

Malheureusement, on ne voit pas la bretelle mais on voit la rue. La bretelle d'entrée pour l'autoroute 35 ici et c'est immédiatement la rue Quinn qui est ici. Donc, vous voyez l'espace, il y a très peu d'espace ici entre la rue Quinn et le muret qu'on se propose d'établir ici. Et il n'était donc pas possible d'insérer, l'insertion de la bretelle était pratiquement pas faisable. C'est pour cette raison-là qu'on a utilisée la bretelle d'accès immédiate à la rue Quinn.

3490

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Mais, en conclusion, il y aurait des possibilités de développement urbain avec cette bretelle, puisque c'est des terrains privés.

3495

M. BERNARD McCANN :

Je ne crois pas. Comme l'a dit la représentante...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3500

Théoriquement.

M. BERNARD McCANN :

3505

Par exemple théoriquement?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Théoriquement, oui.

3510

M. BERNARD McCANN :

En plaçant cette bretelle là?

3515

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Bien, oui.

M. BERNARD McCANN :

3520

Pas de ce côté.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3525

C'est au bon vouloir des propriétaires de chaque côté. Puis quand on pose une bretelle, normalement l'urbanisation suit?

M. BERNARD McCANN :

3530

Ce que madame Papineau a dit, ce que j'ai dit, je ne crois pas que le propriétaire puisse vendre le terrain. Le propriétaire est membre de la famille qui a fondé le refuge d'oiseaux migrateurs et le propriétaire a fait des représentations auprès du ministère, a assisté à plusieurs de nos séances d'information publique pour s'assurer que le refuge d'oiseaux migrateurs n'était pas touché de façon... on touchait de façon quelconque au refuge d'oiseaux migrateurs.

3535

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Ça passe sur son terrain?

3540

M. BERNARD McCANN :

Oui, c'est son terrain.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3545

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

3550 D'accord, mais le refuge, est-ce que c'est un refuge qui est sur un terrain public ou privé?

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3555 C'est sur un terrain privé.

LA PRÉSIDENTE :

3560 Mais pour le protéger à long terme, qu'est-ce qu'on pourrait faire? Parce que là, on comprend que la personne qui vit là actuellement n'y trouve pas d'intérêt.

M. BERNARD McCANN :

La personne qui possède le terrain.

3565 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui possède le terrain présentement. Mais dans 30 ans, qu'en est-il?

M. BERNARD McCANN :

3570 La personne qui possède...

LA PRÉSIDENTE :

3575 Je vais aller du côté d'Environnement Canada. Est-ce que vous avez des programmes d'acquisition d'endroits sensibles comme ça?

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3580 Qu'est-ce qu'on nous a suggéré pour que les lois et règlements s'appliquent encore plus fort sur des terrains privés, c'est que les propriétaires signent un genre de pacte ou d'entente avec le ministère. Ça rend plus forts les engagements un et l'autre, du gouvernement fédéral et des propriétaires, et ça fait aussi qu'on puisse appliquer peut-être des mesures qu'on peut faire sur des terres fédérales.

3585

Comme par exemple, on nous a dit : «Si on avait eu une entente avec les propriétaires, écrite et signée, les propriétaires auraient pu dire : Bien, vous pouvez émettre un permis que d'habitude on émet sur les terres fédérales.» Donc, à ce moment-là, on se serait entendu pour

3590 encore plus protéger le site, même si c'était sur des terres privées. L'ensemble des propriétaires était d'accord que pour une route ou n'importe quelle construction, il faudrait qu'ils subissent les critères du permis qu'on émet sur les refuges.

3595 Donc, c'est le ministre de l'Environnement qui regarde vraiment qu'est-ce qui se fait et s'assure à 100 % que tout ce qui est fait est fait du mieux possible. Mais ça serait la seule mesure quand c'est des terrains privés. Le coût d'acquisition, ça serait trop cher si on allait pour acquérir parce que, de toute façon, on s'en va beaucoup pour les programmes d'intendance. On travaille avec les gens.

3600 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais sans acquérir, il y a quand même des programmes où des terrains sont cédés pour la protection à long terme, puis ça donne, si vous voulez, des intérêts financiers pour déduction d'impôt.

3605 **Mme MADELEINE PAPINEAU :**

3610 Oui, il y a des programmes comme ça. C'est pour ça qu'on mentionnait aussi, c'était à la toute fin de la présentation sur la *Politique des terres humides*, qu'une des lois qui vient appuyer, c'est la loi sur le revenu. Donc, effectivement, il y a des programmes où ils peuvent... c'est des dons. On appelle ça des dons écologiques à long terme.

LA PRÉSIDENTE :

3615 Mais ce n'est pas le cas présentement. On ne le sait pas là. Actuellement, on comprend que le propriétaire actuel n'a pas manifesté... en tout cas, manifeste un intérêt de protéger à long terme.

M. BERNARD McCANN :

3620 Dans les discussions qu'on a eues avec lui, le propriétaire nous a dit que dernièrement, il avait acheté, le propriétaire, son intérêt à lui, c'est la famille membres fondateurs de Philipsburg, donc, son intérêt à lui, c'est de garder tout le côté est de l'autoroute dans un état naturel. Il a acheté dernièrement une érablière qui appartenait aux Frères des Écoles Chrétiennes et qui était inopérante depuis quelques années. Il l'a versée à un organisme de conservation de la nature qui s'appelle *Nature Conservancy*, en français... tout ça. Ce qu'on peut faire, c'est qu'on peut donner les coordonnées du propriétaire à la commission pour qu'elle puisse l'interroger sur différentes questions sur ses intentions.

3630 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, est-ce que ça répond à votre question, monsieur Trudeau?

M. JEAN TRUDEAU :

3635 Madame la présidente, ce que je comprends, c'est qu'il n'y a aucune réglementation qui est associée à ce refuge-là. Donc n'importe qui pourrait faire n'importe quoi sans qu'il y ait d'impact sur... sans qu'ils en subissent de conséquence, je veux dire. Quelqu'un pourrait ouvrir une usine dans ce refuge-là se disant : «Maintenant qu'il y a une bretelle pour le camionnage venant du Vermont, on va ouvrir quelque chose là.» Il pourrait le faire. Il n'y a donc aucune réglementation actuellement. Est-ce que je comprends bien?

3640

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Moi, j'aurais une question pour la Ville. Est-ce qu'il y a un représentant de la Ville? Quel est le zonage? Est-ce que c'est résidentiel?

3645

M. LUC MARCHESSAULT :

Luc Marchesseault, inspecteur municipal à Saint-Armand.

3650

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

3655

M. LUC MARCHESSAULT :

C'est un endroit qui est zoné agricole présentement, protégé par la CPTAQ.

3660

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

C'est ça. Merci. C'est la seule protection légale.

3665

M. JEAN TRUDEAU :

Le mot «protection» ne veut rien dire.

3670

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Bien, dans le domaine agricole.

M. JEAN TRUDEAU :

Protection, je veux dire, des oiseaux migrateurs. Eux n'ont aucune protection, finalement. C'est un refuge tout à fait théorique, cette affaire-là.

3675 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est ça, c'est des intentions.

3680 **LA PRÉSIDENTE :**

Environnement Canada?

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3685 Il y a un règlement. C'est le règlement sur les oiseaux migrateurs, puis il y a une interdiction, c'est ça, de déranger, de détruire les nids, les oiseaux. Donc si jamais quelqu'un rentrait sur la réserve et chassait, etc., on peut envoyer des inspecteurs. Où ce que c'est un peu plus difficile, c'est quand on modifie l'habitat, puis que c'est sur un terrain privé. C'est encore des problèmes – pas des problèmes – historiquement, l'habitat est plutôt de juridiction provinciale.
3690 Donc, on a plus de difficultés à amener quelqu'un en Cour si jamais il y avait une modification. Mais c'est effectivement déjà arrivé qu'un propriétaire sur un refuge d'oiseaux migrateurs cède ses terrains pour faire un terrain de golf. C'est déjà arrivé.

LA PRÉSIDENTE :

3695 Donc, c'est possible.

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3700 Mais on ne peut pas aller chasser, puis tuer tous les oiseaux qui sont là, puis abattre tous les arbres, où il y a des nids ou un espace comme les terres... il y a quand même des protections. C'est juste que c'est plus difficile à amener quelqu'un en Cour quand c'est relié à l'habitat, puis que c'est le propriétaire.

3705 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est-à-dire, le droit de superficie, vous ne le contrôlez pas, mais le droit aérien, vous avez un certain contrôle sur la chasse.

3710 **Mme MADELEINE PAPINEAU :**

On a des contrôles sur l'oiseau et son nid.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3715 Sur l'oiseau.

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3720 Et son nid.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3725 Mais le droit de superficie, le propriétaire pourrait faire ce qu'il veut, un éventuel propriétaire. Sauf que c'est agricole.

LA PRÉSIDENTE :

3730 Est-ce qu'il y a eu des approches qui ont été faites pour expliquer au propriétaire de ce refuge-là l'intérêt, si vous voulez, à long terme pour protéger un refuge, pour l'approche des dons de terrain?

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3735 Bien, jusqu'ici, ce refuge-là, on n'a jamais eu de problème. C'est comme je disais, c'est les propriétaires eux autres mêmes qui ont demandé au fédéral de donner le statut de refuge. Puis ça n'a vraiment pas été problématique à Philipsburg. Donc, on n'a pas fait de démarche particulière parce qu'il y a une grande conscience écologique déjà.

3740 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui. Mais c'est parce que là, il y a la venue d'une bretelle et monsieur Trudeau demande, regarde les choses en perspective et se pose des questions sur l'éventualité d'une réalisation hypothétique.

3745

Mme MADELEINE PAPINEAU :

3750 Mais les gens du Service canadien de la faune font les mêmes suivis. Ils discutent beaucoup avec le ministère des Transports, puis ils essaient de minimiser le plus possible les impacts. Je ne pense pas qu'ils le prennent à la légère, je pense qu'ils savent que c'est une bretelle qui est un peu controversée; donc, on leur laisse faire leur travail et on les suit.

M. JEAN TRUDEAU :

3755 Une toute petite dernière question. À qui appartient le chemin Saint-Armand?

LA PRÉSIDENTE :

3760 D'accord.

M. BERNARD CARON :

C'est ce qu'on a dit tout à l'heure. C'est une route qui est de responsabilité du ministère des Transports.

3765

M. JEAN TRUDEAU :

Ce qui veut dire que c'est le ministère des Transports qui décide de son sort.

3770

M. BERNARD CARON :

C'est le ministère des Transports qui en a la gestion, donc, effectivement.

3775

M. JEAN TRUDEAU :

Si le transport routier de transit est autorisé actuellement, c'est le ministère des Transports qui a pris cette décision-là. C'est du ressort du ministère des Transports. C'est bien ça?

3780

M. BERNARD CARON :

Effectivement. Au ministère des Transports, à moins de particularités techniques importantes, on favorise le transport lourd sur notre réseau, de façon justement à amener moins de camions sur les réseaux municipaux qui, généralement, sont un peu plus faibles.

3785

M. JEAN TRUDEAU :

Ça, ce n'est pas un réseau municipal. Ce n'est pas un chemin municipal.

3790

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Non. Mais si je comprends votre préoccupation, c'est une préoccupation de mise en valeur du patrimoine naturel, du paysage. Et en des intérêts aussi historiques par les bâtiments, la sinuosité, le côté intimiste du chemin.

3795

Il existe quand même au niveau municipal des pouvoirs en fonction du zonage. Une municipalité peut prendre, peut aller plus loin avec le zonage par un règlement qui s'appelle le Plan d'implantation et d'intégration architecturales et, par ce règlement-là, la municipalité a le pouvoir de faire une section particulière, un inventaire des perspectives visuelles remarquables à partir des lieux publics que sont les routes et les parcs.

3800

Et elle peut dresser un inventaire des paysages remarquables à partir de ces lieux publics là que sont les routes et les parcs publics, et elle peut, avec cet inventaire-là, l'intégrer

3805 dans son zonage et, à ce moment-là, assurer une certaine protection. Ça se fait dans certaines municipalités du Québec. Si jamais vous êtes intéressé, via votre municipalité, peut-être en tant que citoyen demander d'aller dans ce côté-là ou bien demander à la Corporation des urbanistes du Québec. C'est des moyens qui existent sur le plan légal pour protéger des paysages.

M. JEAN TRUDEAU :

3810 Mais la municipalité ne pourrait pas interdire...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3815 Oui.

M. JEAN TRUDEAU :

... le camionnage de transit.

3820 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3825 Non, pas le camionnage. Mais l'implantation, le devenir d'un territoire; comme le territoire qui est concerné, c'est un territoire sensible à cause de la bretelle. Dans l'éventualité où le propriétaire céderait ou la génération future ne serait pas intéressée à le maintenir dans cet état-là. Mais avec cet inventaire-là qui est intégré au zonage même de la municipalité, bien, il y a des mesures qui vont en conséquence et puis, en fait, il y a une certaine protection au niveau de la volumétrie des bâtiments qui peut s'installer.

M. JEAN TRUDEAU :

3830 Est-ce qu'il y a une documentation qui est disponible?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3835 Oui. Bien, votre municipalité peut peut-être vous la fournir, parce que si elle fait partie de l'Union des municipalités...

M. JEAN TRUDEAU :

3840 Merci, madame la présidente.

M. RAYNALD CHARRIER :

3845 Pardon? Le ministère des Affaires municipales, est-ce que je pourrais?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Bien, oui. Bien, oui. On vous oubliait, vous. Certainement.

3850 **M. RAYNALD CHARRIER :**

Je ne voulais pas être blanchi ce soir. Je voulais au moins répondre à une question.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3855

Bon, voilà!

M. RAYNALD CHARRIER :

3860

Donc, oui, pour de l'information sur les PIA, les PAE, le ministère a déjà produit des documents à cet effet-là. Donc, je pourrais les déposer ici. Puis on a sur Internet aussi la possibilité de les consulter.

3865

Je voudrais revenir aussi sur la question de monsieur qui disait qu'on pouvait construire n'importe quoi à cette bretelle-là. On ne peut pas construire n'importe quoi. C'est que si jamais il y avait une intention de la part d'un entrepreneur de construire une usine quelconque dans cette bretelle-là, ça demanderait quand même – actuellement, c'est zoné agricole – mais ça demanderait tout de même une modification au schéma d'aménagement. Une modification au schéma d'aménagement, c'est que tous les ministères doivent fournir un avis quand il y a une

3870

modification au schéma d'aménagement. Et à l'intérieur de la MRC, soit de Brome-Missisquoi ou encore la MRC du Haut-Richelieu, il y a déjà des secteurs qui sont déterminés dans le schéma, qui représentent des parcs industriels ou des zones industrielles.

3875

Donc, avant que la municipalité présente ça pour une modification, tous les ministères devraient fournir un avis là-dessus et, compte tenu que les parcs industriels ou les zones industrielles dans les MRC actuellement ne sont pas remplis, ne sont pas pleins, il y a encore beaucoup d'espace pour le développement industriel, ça serait très difficile que le gouvernement accepte une modification du schéma pour accepter une zone industrielle dans ce secteur-là ou toute autre zone, parce que ça viendrait à l'encontre des orientations du gouvernement en matière

3880

d'aménagement. Donc, c'était juste pour rajouter cette information-là.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

3885

M. JEAN TRUDEAU :

3890 Avez-vous compris comment les camions reviennent? Les camions du Vermont qui vont au moulin à scie, comment ils reviennent au Vermont rendus à l'échangeur? Ça, je ne l'ai pas compris.

LA PRÉSIDENTE :

3895 D'accord. Après cette question-là, ça va être madame Margaret MacFarlane qui va venir. Elle est anglophone. Alors, notre interprète va pouvoir lui donner un coup de main.

M. BERNARD CARON :

3900 Donc, tout simplement, au retour, le camion va reprendre l'autoroute dans cette direction-là.

LA PRÉSIDENTE :

3905 Moi, je n'ai pas vu. Excusez-moi. Pourriez-vous le reprendre?

M. BERNARD CARON :

3910 Oui. Monsieur demandait, les camions qui proviennent de Saint-Armand, par où ils vont reprendre l'autoroute en direction du Vermont.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3915 **M. BERNARD CARON :**

Ils vont circuler ici et ils vont passer sur la rue et ils vont reprendre l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

3920 Ça va?

M. JEAN TRUDEAU :

3925 Ça va mais ça va en contradiction avec le pourquoi de la bretelle. C'est qu'on voulait éviter que les camions passent près de la partie centrale, mais pour revenir, il va falloir qu'ils passent là.

LA PRÉSIDENTE :

3930 D'accord. On reviendra là-dessus demain, d'accord? Allez-vous être ici, monsieur Trudeau, demain soir? On reviendra là-dessus demain soir. Puis ça serait intéressant d'avoir le nombre de camions qui passent à cette direction.

Alors, on va recevoir madame Margaret MacFarlane, s'il vous plaît.

3935

Mme MARGARET MacFARLANE :

Bonsoir!

3940

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

Mme MARGARET MacFARLANE :

3945

Peut-être c'est plus vite si je parle... je parle français aussi, mais c'est plus vite si je parle en français. Nous sommes propriétaires à Philipsburg Saint-Armand et on a proposé de mettre un parc routier et peut-être aussi un contrôle de camion sur notre propriété. Et je vous demande pourquoi? Est-ce que c'est vraiment nécessaire 1 kilomètre, un demi-kilomètre de la frontière? Et pourquoi est-ce que c'est tellement large?

3950

À l'autre réunion, on nous a dit que c'est seulement un poste de contrôle pour les camions, puis on a rencontré monsieur Paquin et d'autres gens du gouvernement, ils ont dit : «Ah! oui, peut-être c'est un parc routier aussi, parce que c'est assez grand pour mettre un stade olympique.» Pourquoi est-ce qu'on a besoin de ça?

3955

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on a compris la question?

3960

M. BERNARD CARON :

Oui. Dans la planification de cet axe-là, nous avons discuté avec la Société de l'assurance automobile et l'Agence des parcs routiers et ils ont un intérêt pour réaliser éventuellement – j'ai posé la question aux personnes des parcs routiers – il y a un intérêt, certainement pas avant l'ouverture, donc en 2011. Mais au moment où on se parle, dans les deux cas, c'est un intérêt. Et comme on voulait vous présenter un projet complet, on a mis cette possibilité-là d'avoir des parcs routiers.... un parc routier et une halte routière.

3965

3970

En réponse à madame, il est évident qu'au niveau des parcs routiers, il y a un intérêt

directement à la sortie des États-Unis de donner de l'information et possiblement de donner une possibilité d'arrêt aux automobilistes qui viennent des États-Unis. Donc, il pourrait non seulement y avoir un parc routier, mais aussi un kiosque touristique.

3975 Quant à la Société de l'assurance automobile, c'est le même intérêt. Éventuellement, ils peuvent avoir l'intérêt de peser les camions à la sortie des États-Unis. Actuellement, par exemple, sur l'autoroute 15 à Lacolle, nous construisons une aire de contrôle de la Société de l'assurance automobile qui est pleinement justifié, donc qui permet aussi de contrôler non seulement le poids des véhicules mais aussi les manifestes de sortie des camions. Donc, il y a un intérêt.

3980 À savoir quand cet intérêt-là va se faire, va se concrétiser en pratique, il n'y a personne pour l'instant, que ce soit à la Société de l'assurance automobile ou à l'Agence des parcs routiers, qui a été en mesure de nous fournir une date possible. Donc, ce qu'ils attendent dans le fond, c'est que l'autoroute soit construite et une analyse de faisabilité va être réalisée.

3985

LA PRÉSIDENTE :

Madame MacFarlane, avez-vous compris entièrement la réponse?

3990

Mme MARGARET MacFARLANE :

Oui, oui. Mais c'est pas à la sortie, c'est un demi-kilomètre après. Ce n'est pas à la frontière. Ça ne fait aucun sens de l'avoir un demi-kilomètre, sur notre propriété.

3995

LA PRÉSIDENTE :

La localisation...

4000

Mme MARGARET MacFARLANE :

Parce que c'est tellement grand aussi.

LA PRÉSIDENTE :

4005

D'accord. Ce qu'on nous dit, c'est que c'est à la première sortie...

Mme MARGARET MacFARLANE :

C'est après la première sortie. On va avoir une route de service, un autre...

4010

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, vous demandez pourquoi ce n'est pas à la première sortie?

Mme MARGARET MacFARLANE :

4015

Non. Pourquoi ce n'est pas à la frontière, la douane? C'est un demi-kilomètre. Ça ne fait aucun sens d'abord. Et pourquoi c'est tellement grand? On n'est pas contents. On va nous dire qu'on va mettre un peu plus au sud pour moi sur notre propriété. Mais, un jour, c'est un parc routier; l'autre jour, c'est un contrôle pour les camions. Qu'est-ce qui va arriver? Et on n'est pas

4020

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, pourquoi cette localisation précise? Et les dimensions.

4025

Mme MARGARET MacFARLANE :

Et une autre chose que j'ai pas pensé à ça que ce soir. C'est juste en face d'un projet d'égouts pour Philipsburg. Pendant l'été, s'il y a un vent qui amène dans cette direction, c'est pas très agréable d'avoir un parc routier tellement proche du projet d'égouts de Philipsburg.

4030

LA PRÉSIDENTE :

Le projet de station d'épuration?

4035

Mme MARGARET MacFARLANE :

Oui, oui. C'est ça. C'est juste en face local maintenant. C'est juste sur l'autre côté de la grande route qu'on propose de mettre ce parc routier. Et s'il y a un vent pendant l'été, ce n'est pas très agréable de sentir ça.

4040

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Monsieur Caron.

4045

M. BERNARD CARON :

Je vais demander à Bernard McCann de donner un complément d'information sur la justification, pourquoi on a choisi ce site-là.

4050

Mme MARGARET MacFARLANE :

Et pourquoi il est tellement grand. Est-ce que ça va être un poste seulement pour peser des camions ou un parc routier, un poste de tourisme aussi. Parce qu'un jour, on dit que c'est seulement un poste de contrôle pour les camions et, l'autre fois, on dit : «Non, non. C'est toute la grande chose.»

4055

M. BERNARD CARON :

Nous allons tenter de répondre à la question.

4060

M. BERNARD McCANN :

Au tout début, quand on a commencé à réaliser le projet ou à faire les études en vue de réaliser le projet, on avait un poste de contrôle routier et un poste, une halte routière à prévoir sur le parcours de l'autoroute 35. Et on a évalué les sites en bordure de l'autoroute 35 depuis la frontière jusqu'à cet endroit ici. Et il y avait un site potentiel ici, mais ce site ne présentait pas la profondeur voulue. Après ça, c'est comme une falaise et ça tombe assez rapidement par après.

4065

Donc, le premier site qui se présentait, d'autant plus que... mais c'est par après qu'on a su qu'on était dans le refuge d'oiseaux migrateurs. C'est que le premier site sur un terrain plat, qui présente les superficies voulues ou superficies nécessaires pour réaliser à la fois le poste de contrôle routier et la halte routière au même endroit, il n'y a pas beaucoup de terrain, c'est très accidenté, il n'y a pas beaucoup de terrain plat, puis il n'y a pas beaucoup d'espace, c'est à cet endroit-là. Ça se situe à environ 4.3 kilomètres du poste de douanes. On pourrait installer une sortie ici. Le poste de contrôle routier serait situé au tout début et la halte routière pourrait être localisée après. C'est la décision qui a été prise au niveau de ce choix.

4070

4075

Mme MARGARET MacFARLANE :

Mais il y a assez de terrain plat. Il y a une carrière qu'on n'utilise plus depuis 30 ans. On peut mettre la moitié sur la carrière. On nous a dit qu'on peut la mettre plus au sud, mais il y a assez de terrain plat pour le mettre dans un autre endroit. Et c'est tellement loin de la frontière, ça fait aucun sens. On peut avoir un « sign » « poste de touristes », mais quand on a déjà fait la vitesse, on va continuer à Montréal. Pourquoi on s'arrête là?

4080

4085

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Bien, là, c'est votre opinion. On va continuer à vérifier s'il y a d'autres possibilités, mais ça, vous pouvez venir le dire en deuxième partie.

4090

Mme MARGARET MacFARLANE :

Mais monsieur Paquin nous a dit qu'on va faire un « compromise » au moins. On va mettre la propriété plus dans le sud. C'est-à-dire, si ça c'est vraiment un parc routier, c'est un très grand morceau de propriété.

4095

LA PRÉSIDENTE :

Parce que là, c'est justement l'endroit où...

4100 **Mme MARGARET MacFARLANE :**

Et juste en face le système d'égouts de Philipsburg.

4105 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Et c'est la même intersection où madame a demandé tout à l'heure pour le restaurant, pour son lieu?

4110 **M. BERNARD CARON :**

Non, ce n'est pas du tout la même.

LA PRÉSIDENTE :

4115 Ce n'est pas le même lieu?

M. BERNARD CARON :

C'est Saint-Armand Nord, l'autre.

4120

LA PRÉSIDENTE :

4125 D'accord. Et est-ce que ça doit être tout près de l'autoroute ou il y a une possibilité... je comprends que le poste de contrôle doit être tout près, mais l'aire, finalement c'est une aire de repos pour les routiers, est-ce que ça doit être absolument proche de l'autoroute, ça?

M. BERNARD CARON :

4130 Généralement, c'est parce que ce sont des terrains qui sont protégés par des non-accès. Donc, il y a seulement que l'accès par l'autoroute qui se fait. Donc, il faut que ce soit le long de l'autoroute. Et la clientèle, c'est une clientèle des automobilistes de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

4135 D'accord. Alors, vous, vous demandez s'il y a une possibilité de plus près du poste frontalier.

Mme MARGARET MacFARLANE :

4140 Oui, oui. Parce que c'est trop loin de la frontière quand même.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

4145

Mme MARGARET MacFARLANE :

Quand on fait la vitesse à Montréal, ah! un « signe » pour le parc routier. Mais ça vaut pas la peine de s'arrêter.

4150

LA PRÉSIDENTE :

Ce qui vient de nous être expliqué, c'est qu'avant, il y a des problèmes de configuration, puis il y a une aire protégée aussi pour les oiseaux migrateurs.

4155

Mme MARGARET MacFARLANE :

Mais ce que monsieur Paquin nous a dit, peut-être c'est seulement un poste de contrôle pour les camions. Ça, c'est beaucoup plus petit. Mais un parc routier comme ça, ça diminue beaucoup la valeur de notre propriété aussi. Si un jour on veut mettre une érablière encore dans cet endroit, on n'a peut-être pas assez de place. Ou si on veut vendre la propriété un jour, ça diminue beaucoup la valeur de la propriété si on a cette chose-là.

4160

LA PRÉSIDENTE :

4165

À quelle distance généralement ces aires de repos là pour les fardiens sont aménagées? On en voit du côté américain à certaines distances, parce qu'ils vont même dormir là. Même ça occasionne un bruit parce que les moteurs fonctionnent même jour et nuit.

4170

Mme MARGARET MacFARLANE :

Oui, avec les camions.

LA PRÉSIDENTE :

4175

Les camions. Alors, est-ce qu'il y a comme des normes? De façon courante, à quelle distance on les met ces postes-là? Et est-ce qu'il y en aurait un autre entre la frontière et Montréal?

4180

M. BERNARD CARON :

Sur l'autoroute 35, au moment où on se parle... j'aimerais peut-être revenir sur quelque chose. C'est que, comme je vous disais tout à l'heure, c'est une intention. Donc, la Société de l'assurance automobile et l'Agence des parcs nous font valoir qu'ils ont une intention. Le besoin

4185 n'est pas encore défini. La Société de l'assurance automobile, un peu comme madame le disait, la Société de l'assurance automobile, est-ce qu'elle veut faire un parc pour recevoir, arrêter tous les camions? Ou souvent, nous, on travaille avec la Société de l'assurance automobile, on fait tout simplement un emplacement restreint qui permet simplement d'arrêter un camion et de le peser sur place. Ce n'est pas toujours des aires de contrôle très vastes.

4190 Donc, ce qu'il faut comprendre aujourd'hui, c'est que le besoin, tant au niveau de la halte routière ou l'aire de repos que l'aire de contrôle, le besoin n'est pas défini. Notre objectif, c'était de présenter à même le projet de l'autoroute 35 le besoin éventuel qui pourrait survenir ou, suite à une analyse de besoins, qui pourrait être identifié.

4195 On me dit ici que la Société de l'assurance automobile a des critères de distance au niveau du choix de l'emplacement pour mettre leur aire de contrôle.

LA PRÉSIDENTE :

4200 Ça, vous allez pouvoir nous fournir ces données-là à un moment donné?

M. BERNARD CARON :

4205 Bernard me dit que c'est dans l'étude d'impact, cette information-là.

M. BERNARD McCANN :

4210 La norme est environ, si ma mémoire est bonne, dans l'étude d'impact, c'est environ 4 kilomètres du début de l'autoroute sur un premier. En ce moment, il est à environ 4.3, 4.4 kilomètres du poste de douanes.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

4215 C'est le ministère des Transports qui choisit la localisation en collaboration avec... Mais qui a le dernier mot?

M. BERNARD CARON :

4220 On parle de deux choses. Les postes de la Société de l'assurance automobile, c'est la Société de l'assurance automobile qui fait les choix. On les conseille au niveau technique, donc, des endroits où des bretelles d'accès sont impossibles à réaliser. Mais c'est la Société de l'assurance automobile qui nous fait part de son besoin et qui nous dit : «On veut avoir un poste qui a telle superficie.» À ce moment-là, on regarde avec eux, selon les normes techniques pour des sorties, si ça peut être implanté à un endroit plutôt qu'à l'autre. Donc, on est plutôt des conseillers techniques au niveau de la Société de l'assurance automobile.

4225

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

4230 Mais c'est vous autres qui répertoriez les endroits.

M. BERNARD CARON :

4235 Le besoin est identifié par la Société de l'assurance automobile.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui. Mais l'endroit?

4240 **M. BERNARD CARON :**

Et c'est la Société de l'assurance automobile qui paie pour ses postes de contrôle. Nous, tout ce que l'on fait, c'est qu'on a un rôle avec eux, un rôle de génie-conseil dans le fond.

4245 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Mais c'est sûr que c'est la Société de l'assurance automobile qui prend la décision, mais pour l'emplacement, est-ce que vous faites une première sélection?

4250 **M. BERNARD CARON :**

C'est la Société de l'assurance automobile.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

4255 Qui elle-même le fait?

M. BERNARD CARON :

4260 Oui. Mais comme je vous dis, on travaille de concert avec eux autres.

Mme MARGARET MacFARLANE :

4265 Mais est-ce que c'est vraiment nécessaire d'être tellement large, par exemple, pour un parc routier? On peut mettre un hôtel, une piscine olympique, peut-être jouer au baseball ou quoi? C'est absolument énorme. Et pourquoi c'est tellement grand?

M. BERNARD CARON :

4270 C'est les besoins qui nous ont été identifiés.

Mme MARGARET MacFARLANE :

Quels besoins?

4275 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais là, il y a deux choses. Il faut distinguer les deux. Il y a le poste de contrôle et puis ça, il y a une certaine surface qui est beaucoup réduite. Pourriez-vous nous la dire justement? Il y a seulement un poste de contrôle?

4280

M. BERNARD CARON :

Non. Il y a deux ouvrages qui sont prévus. Le premier qui est par la Société de l'assurance automobile, qui est un poste de contrôle.

4285

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

4290 **M. BERNARD CARON :**

Le second, c'est l'Agence des parcs routiers, c'est une agence gouvernementale qui dépend du ministère des Transports quand même et qui prévoit une halte routière. Donc on a deux organismes, on a deux besoins différents...

4295

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

4300 **M. BERNARD CARON :**

... mais on a jumelé ces deux-là et on les a placés à cet endroit-là.

LA PRÉSIDENTE :

4305

C'est ça. Mais je comprends la question de madame. C'est que, bon, on comprend que pour le poste de contrôle, il y a une obligation qu'il soit situé très près de la frontière.

M. BERNARD CARON :

4310

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4315 Mais la halte routière, ce n'est pas une obligation réglementaire. C'est un arrangement. Vous essayez de mettre ça pour que ce soit le plus fonctionnel possible, si je comprends bien?

M. BERNARD CARON :

4320 Oui. Et un des objectifs qu'on visait, c'est qu'il soit le plus proche de la frontière de façon à accueillir les automobilistes qui viennent des Etats-Unis. Et l'intérêt, c'est de jumeler les deux activités ensemble aussi.

LA PRÉSIDENTE :

4325 Mais du côté américain, en provenance de Boston, il est situé à quel endroit le dernier avant la frontière? Savez-vous?

M. BERNARD CARON :

4330 Personnellement, non.

Mme MARGARET MacFARLANE :

4335 Quelqu'un a dit St. Albans.

LA PRÉSIDENTE :

4340 On vérifiera ça. Allez-vous pouvoir revenir, madame, demain soir?

Mme MARGARET MacFARLANE :

4345 Peut-être, mais pas demain l'après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

4350 Demain soir, on regardera ça.

Mme MARGARET MacFARLANE :

4355 C'est un peu difficile mais j'essaierai.

LA PRÉSIDENTE :

4355 Parce qu'il reste deux personnes inscrites là. On regardera ça, puis voir aussi qu'est-ce

qui est possible entre la frontière et Montréal. Parce qu'on sait que lorsqu'il y a un aménagement, les fardiens cherchent un endroit où il y a un restaurant, un poste d'essence et beaucoup d'autres services, quand on voit ça du côté américain, comment ces postes-là sont très vastes...

4360 **Mme MARGARET MacFARLANE :**

Ce n'est pas vraiment un parc du tout. C'est comme sur la 401 à Toronto, un poste laid comme ça.

4365 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On en reparlera demain soir parce qu'il y a deux personnes qui restent.

4370 **Mme MARGARET MacFARLANE :**

On a parlé qu'ils ne parlent pas d'un parc du tout. Une question vite. Alors, le poste de contrôle, est-ce que c'est certain ou pas vraiment certain? Pourquoi on va le mettre sur notre propriété? Pour le poste de contrôle.

4375 **M. BERNARD CARON :**

Je vais essayer de le dire autrement. Ce que l'on fait, c'est que l'on dit : au niveau de l'autoroute 35, il y a une possibilité qu'il y ait un poste de contrôle et une halte routière. Ces deux organismes-là nous ont fait part qu'ils avaient un intérêt à mettre à cet endroit-là un poste de contrôle et une halte routière.

4380

Maintenant, la faisabilité ou le besoin n'est pas fait. Et ça ne se fera certainement pas avant que l'autoroute ne soit ouverte. Et donc, c'est tout simplement au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement une réserve que l'on met. On dit : «Il y a une possibilité.» Mais de là à dire : «Le poste va se construire en 2012 ou 2013», on est vraiment loin de prendre une telle décision.

4385

Mme MARGARET MacFARLANE :

Mais il y a déjà une station de gaz tout près.

4390

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, c'est l'information qu'on a pour le moment.

4395 **Mme MARGARET MacFARLANE :**

Oui. Mais peut-être on n'a pas remarqué qu'il y a déjà un poste de station de gaz. C'est tout près. Ce n'est pas nécessaire d'avoir un autre.

4400 **LA PRÉSIDENTE :**

On en reparlera demain soir.

4405 **Mme MARGARET MacFARLANE :**

Oui. Si j'ai possible de retourner. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4410 D'accord. Merci.

Une dernière intervenante pour ce soir, madame Diane Bellefroid, s'il vous plaît .

4415 Et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a demandé de préciser. Ça pourra être demain? D'accord.

Mme DIANE BELLEFROID :

4420 Madame la présidente, j'aimerais savoir à partir de quelle distance de l'autoroute les maisons sont-elles expropriées? Et puis sur quels facteurs se base-t-on pour déterminer cette distance?

LA PRÉSIDENTE :

4425 D'accord.

Mme DIANE BELLEFROID :

Puis, moi, je suis plus concernée pour le bruit.

4430

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Alors, la politique du bruit aussi.

4435 **Mme DIANE BELLEFROID :**

Oui. Mais c'est plus là, je veux dire, quand ils font l'autoroute, chaque côté, ils

décident c'est quelle distance qu'ils enlèvent les maisons ou qu'on ne peut pas habiter, disons.

4440 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

4445 **Mme DIANE BELLEFROID :**

Qu'ils jugent qu'on ne peut plus habiter.

LA PRÉSIDENTE :

4450 Très bien.

M. BERNARD CARON :

4455 Je vais demander à Jean Dion qui est l'expert en expropriation de nous donner de l'information sur le sujet.

M. JEAN DION :

4460 J'aimerais juste connaître un peu plus de détails, madame, si vous permettez. Votre propriété est située à quel endroit?

Mme DIANE BELLEFROID :

4465 Moi, je suis le rang des Ducharme, qui est la route 202 en allant vers Venise. Je suis le 1270, qui est juste en face de la ferme d'Urbain Bellefroid. Puis, la 133 croise la 202. Excusez, l'autoroute va croiser la 202. On voit les petits pointillés qui séparent la MRC Brome-Missisquoi et Haut-Richelieu. Allez un petit peu plus à la droite. Moi, là, je dois être à peu près là. Juste après la courbe. Bien, après la courbe... je suis la dernière maison avant l'autoroute.

4470 **M. JEAN DION :**

Est-ce qu'on arrive, sur cette photographie aérienne là, est-ce qu'on arrive à mieux identifier votre propriété?

4475 **Mme DIANE BELLEFROID :**

Moi, je suis dans le bois ici. C'est moi.

M. JEAN DION :

4480

Vous êtes là, bon. Disons la politique du ministère au niveau d'un achat total ou d'une expropriation totale, si on peut s'exprimer comme ça, il y a plusieurs critères, plusieurs éléments qui doivent être pris en compte. Dans un premier temps, il faut que la propriété soit en partie expropriée pour les besoins de la route. Donc, si la propriété de madame n'est pas affectée, si le

4485

ministère n'a pas besoin d'acquérir une partie de sa propriété, il devient très difficile pour le ministère d'envisager éventuellement l'achat ou la relocalisation de la propriété.

Par contre, si la propriété ou il doit y avoir une acquisition à faire sur la propriété de madame, dépendamment du rapprochement de la limite de la future emprise par rapport à la

4490

propriété, ce sont des éléments qui doivent être pris en compte par le ministère pour envisager ou non le déplacement de la résidence sur le résidu du terrain, si la superficie du résidu le permet, ou l'achat total de la propriété.

Maintenant, dans votre cas à vous, je ne pense pas que le ministère ait l'intention d'acquérir une partie de votre propriété.

4495

Mme DIANE BELLEFROID :

Oui. Ça fait que ça, ça serait plus la réponse à ma deuxième question : comment on détermine. Si on n'a pas à toucher à mon terrain, ça veut dire que... Mais est-ce qu'ils pensent au bruit quand ils ont... il y a 30 ans passés, quand ils ont déplacé, il y avait des maisons pas tellement loin. Ils en ont déplacé. Est-ce que le bruit était une des considérations ou c'était majoritairement s'ils ne passaient pas sur ma partie de terrain, bien, on n'avait pas besoin d'être exproprié.

4500

4505

M. JEAN DION :

Écoutez, au niveau du bruit, je pense qu'hier, on a abordé le sujet dans un autre dossier qui n'est pas celui de l'autoroute 35. Les mêmes critères pourraient être redéveloppés par madame Gamache, si l'intérêt se fait sentir, mais je pense que votre propriété, avec l'information que je possède très sommaire ce soir, votre propriété est suffisamment loin de la future autoroute pour ne pas que vous ayez les inconvénients auxquels vous avez certaines appréhensions.

4510

Mme DIANE BELLEFROID :

Mais la première question, c'était : habituellement, les maisons sont à quelle distance de l'autoroute?

4515

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que le bruit constitue un élément qui amène une expropriation, monsieur Caron?

4520

M. BERNARD CARON :

4525 Le bruit n'amène pas l'expropriation comme Jean Dion le disait. C'est si l'acquisition de terrain est nécessaire, donc on ouvre un dossier d'expropriation sur ce terrain-là.

4530 Ce que l'on fait, c'est des mesures d'atténuation du bruit. Et ce que je vous propose, notre spécialiste en bruit ne peut pas être là et je vais vérifier mais je ne crois pas qu'elle puisse être là demain. Par contre, on voit très bien où est la propriété de madame. Ce que je peux faire, c'est demander à madame Gamache, lui montrer l'emplacement et lui demander si elle peut estimer la problématique qui peut être causée par le bruit dans son cas.

LA PRÉSIDENTE :

4535 Oui. Elle pourrait donner l'information par téléphone?

M. BERNARD CARON :

4540 Ça pourrait être par téléphone. On va la contacter demain. On va donner l'emplacement et on va lui poser la question : est-ce qu'il y a, première des choses, une problématique de bruit? Quelle pourrait être l'augmentation du bruit dans ce cas-là, suite à la réalisation de l'autoroute. Donc, on lui soumettra le cas et, comme vous le suggérez, ça peut être par téléphone aussi.

LA PRÉSIDENTE :

4545 Madame Bellefroid, est-ce que vous pouvez revenir soit demain après-midi ou demain soir?

Mme DIANE BELLEFROID :

4550 Non. Mais on peut laisser un message sur mon répondeur.

LA PRÉSIDENTE :

4555 Bien, c'est parce qu'il faut que l'information soit aussi connue de la commission, d'accord?

M. BERNARD CARON :

4560 Ce que je peux faire, c'est donner l'information à la commission mais aussi demander à madame Gamache qu'elle contacte madame.

LA PRÉSIDENTE :

4565 Oui. Cependant, il faudra que cette information-là – on ne vous empêche pas de
contacter madame Bellefroid – mais il faut que l'information soit connue de la commission. Alors,
elle pourra nous donner l'information soit demain après-midi, soit demain soir par téléphone. Ça
va être inscrit dans les transcriptions. Puis, elle pourra aussi de vive voix vous communiquer.
4570 Alors, votre cas va être examiné avec l'information qu'on dispose, puis on va pouvoir savoir
l'augmentation du niveau de bruit anticipée, puis qu'est-ce que vous pouvez faire comme
hypothèse avec les connaissances dont elle dispose au besoin.

M. BERNARD CARON :

4575 Ce que je vais faire, je vais demander à madame Gamache de faire une évaluation de la
situation, puis de la communiquer par téléphone demain après-midi ou demain soir à la
commission.

LA PRÉSIDENTE :

4580 C'est ça. Puis, à ce moment-là, elle pourra aussi vous parler aussi de vive voix chez
vous.

Mme DIANE BELLEFROID :

4585 D'accord. Mais la première question, c'était la distance entre l'autoroute qui est
raisonnable à une maison. Avez-vous un genre de charte qui dise, je ne sais pas, est-ce que
c'est 200 mètres, 100 mètres?

M. BERNARD CARON :

4590 Il y a deux questions. La première au niveau de l'expropriation, je pense que c'est clair.
Si on ne touche pas à la propriété, on n'exproprie pas.

Mme DIANE BELLEFROID :

Ça, il n'y a pas de problème.

M. BERNARD CARON :

4600 Ça, ça va?

Mme DIANE BELLEFROID :

4605 Ça va. C'est juste par curiosité, j'aurais aimé savoir, il faut être près à combien de

distance près de l'autoroute avant qu'on considère que ce n'est plus raisonnable d'habiter là.

LA PRÉSIDENTE :

4610 Vous risquez d'être déçue.

Mme DIANE BELLEFROID :

4615 Bien, je le sais. Si je prends par la route 133, les maisons sont très, très près. Ça fait que là, je me dis, est-ce qu'il y a 100 pieds?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

4620 On a parlé de ça, hier.

Mme DIANE BELLEFROID :

Mais ça peut être très court. J'ai juste besoin...

4625 **M. BERNARD CARON :**

4630 Je vais vous dire franchement, il n'y a pas de réponse. Il y a deux façons de répondre à la question. Ou bien le terrain, il est touché par le besoin pour l'autoroute, donc un besoin de terrain pour l'autoroute, ou la propriété est affectée par le bruit. Mais dans le cas où elle est affectée par le bruit, la façon de faire, c'est de minimiser l'impact, donc de mettre une butte antibruit ou un élément qui fait en sorte que le niveau de bruit redevient normal.

LA PRÉSIDENTE :

4635 Lorsque ce n'est pas possible, vous pouvez mettre aussi des mesures à la maison, comme par exemple, isolation, des nouvelles fenêtres, des choses comme ça, mais ça n'empêche pas que la personne...

Mme DIANE BELLEFROID :

4640 Ça veut dire que dans le fond, il n'y en a pas vraiment de distance. C'est ça, je comprends ça. Je le sais, je ne suis pas expropriée, puis je le sais que je ne le serai pas, là. C'était juste que je me demandais quelle pouvait être la distance, parce que j'avais vu les mesures sur le sol de la 202, 200 mètres, 400 mètres, puis j'essayais de figurer. Moi, je pense
4645 que je suis peut-être à la limite du 400 mètres. Je ne suis pas certaine. Puis, je me disais : Ah! ils ont arrêté de compter là. Ça doit être qu'à partir de là...

LA PRÉSIDENTE :

4650 Mais ça pourrait être collé, collé...

Mme DIANE BELLEFROID :

4655 Puis il n'y aurait pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

4660 Bien, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de problème, mais c'est parce que leur politique fait en sorte qu'il n'y a pas d'expropriation.

Mme DIANE BELLEFROID :

4665 Ils peuvent aller jusque collé, collé.

LA PRÉSIDENTE :

4670 C'est ça. C'est la réalité. Est-ce que c'est ça, la réalité?

M. BERNARD CARON :

4675 Oui, mais je reviens sur les mesures d'atténuation, par contre.

LA PRÉSIDENTE :

4680 Oui, c'est ça.

M. BERNARD CARON :

4685 Si on est collé, collé, comme madame dit, c'est sûr qu'il y a un impact sur le bruit. Il y a une mesure d'atténuation.

Mme DIANE BELLEFROID :

4690 Merci beaucoup. C'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

4695 Merci. Oui? Venez vous asseoir et vous nommer.

4690 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Martin Bellefroid. Je suis le cousin de madame, puis voisin sur l'autre côté de l'autoroute. Moi, je suis peut-être à 1 000 pieds de l'autoroute. Ce que je me demande, le BAPE n'est pas là pour aider à protéger le public s'il y a des inconvénients?

4695

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on fait tout ce qu'on peut, mais lorsqu'il y a des politiques ou des règlements qui existent, c'est ça qui est appliqué. On peut essayer d'amener les promoteurs, lorsqu'on voit qu'il y a des choses qui sont à l'intérieur des politiques ou que les politiques doivent être améliorées parce qu'elles ont comme pas de bon sens...

4700

M. MARTIN BELLEFROID :

C'est juste ça que je veux dire. Essayer de les sensibiliser au fait que ça soit difficile à accepter des situations comme ça. Parce que la CPTAQ – moi, je suis membre de l'UPA – puis quand on fait des demandes, des fois, on peut mettre des conditions de plus que ce que la CPTAQ fait dans d'autres dossiers, quand on pense qu'il y a des conséquences particulières à une partie de tronçon ou quelque chose comme ça. C'est juste ça que je me dis. Je ne dis pas rien pour chez moi. J'espère que ça va pas faire trop d'inconvénients, mais je pense qu'il faudrait être sensible à ça qu'il y aurait peut-être des améliorations à faire après que ça sera...

4705

4710

LA PRÉSIDENTE :

On sait que le ministère des Transports est à revoir sa politique sur l'impact sur le bruit, parce que actuellement, même s'il y a une augmentation très importante du bruit, il n'y a pas nécessairement de... en tout cas, ça n'implique pas nécessairement de mesure antibruit à mettre en place. Pouvez-vous expliquer ça? Vous la revoyez cette politique-là? Quand pensez-vous la remettre à jour?

4715

4720

M. BERNARD CARON :

On nous a demandé de le faire pour la fin de 2006. Et comme on disait hier, il y a plusieurs ministères d'impliqués, et c'est la fin 2006 qu'on nous a demandé.

4725

LA PRÉSIDENTE :

Et l'idée de cette remise à jour, est-ce que c'est de prendre plus en considération les modifications de niveau sonore? Puisque là, présentement, vous avez uniquement un niveau maximal.

4730

M. BERNARD CARON :

65 décibels.

4735

LA PRÉSIDENTE :

65 décibels au-dessus duquel vous agissez, quel que soit le niveau ambiant au départ. Même si c'est très paisible, quelqu'un reçoit un impact significatif à 64, puis il n'y a rien qui se passe. C'est ça la situation?

4740

M. BERNARD CARON :

En tout cas, on intervient à partir de 65. Si c'est à 64, effectivement, c'est aussi...

4745

LA PRÉSIDENTE :

Actuellement.

4750

M. BERNARD CARON :

Actuellement. Et l'objectif de la politique, ça sera justement de relativiser tout ça.

LA PRÉSIDENTE :

4755

C'est ça. Parce que depuis longtemps, il y a des demandes comme celles qui sont faites là, puis là le ministère des Transports a entendu la demande et a compris qu'il y avait une demande, un bruit de fond de la population du Québec à l'effet de : revoyez ça, il y a quelque chose qui aurait peut-être besoin de réajustement. C'est comme ça que je vois ça un peu.

4760

M. MARTIN BELLEFROID :

Ce que je veux dire, c'est juste que ça soit conséquent avec les autres décisions qui se prennent. Dans le monde agricole, des fois, on se fait dire qu'il y a des nuisances parce qu'il y a trop de bruit. Ça serait l'un que ce soit réciproque quand ça peut venir...

4765

LA PRÉSIDENTE :

Du gouvernement.

4770

M. MARTIN BELLEFROID :

... d'organismes publics, que ça soit les mêmes normes qui soient respectées. Je ne dis pas que je suis parfait mais je pense que les autres aussi ont peut-être avantage à

4775 s'améliorer.

LA PRÉSIDENTE :

4780 Nous, du côté du BAPE, ce qu'on peut faire, c'est qu'on a un chapitre dans nos rapports qui dit toujours : «Voici les messages qui sont livrés par la population.» Ça fait qu'on fait la courroie de transmission vers le gouvernement, puis à un moment donné, ces messages-là, à force de les passer, bien, ils trouvent preneur et la société évolue de cette façon-là.

M. MARTIN BELLEFROID :

4785 C'est correct. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

4790 D'accord. Alors demain matin, on se repose, n'ayez pas peur. Puis on recommence à 1 h 30. Merci.

4795 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4800 Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.