

**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 5**

Séance tenue le 17 novembre 2005, 13 h 30  
Centre communautaire Saint-Sébastien  
176, rue Dussault  
Saint-Sébastien

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 17 NOVEMBRE 2005.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	2
PRÉSENTATION DU MDDEP SUR LA POLITIQUE DE PROTECTION DES RIVES, DU LITTORAL ET DES PLAINES INONDABLES .....	11
REPRISE DE LA SÉANCE .....	33
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
PERLE ST-JEAN.....	38
ANNIE TESSIER .....	40
JACQUELINE CHISHOLM.....	57
MICHELLE BERTRAND.....	59
CLAUDE BENOÎT.....	65
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'INNOVATION ET DE L'EXPORTATION .....	71

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5 Bienvenue à cette cinquième séance d'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.

10 Alors, cet après-midi, d'abord comment on va procéder, je vous informe que le registre est toujours ouvert pour poser une question soit au promoteur ou aux personnes-ressources. Je vous demande de vous y inscrire. Il y a déjà cinq personnes inscrites au registre. Les questions doivent m'être adressées; par la suite, on va aller chercher les réponses.

15 Il y a des sujets aussi qu'on a ouverts lors des séances précédentes et des experts peuvent y répondre, soit cet après-midi parce qu'ils sont présents, ou par lien téléphonique, on va faire les arrangements qui s'imposent. Donc, on va prendre une pause autour de 2 h 50, pour reprendre à 3 h parce qu'on va avoir une intervention par téléphone ou même deux bout à bout par la suite.

20 Alors, il y a la question du climat sonore et du drainage qui sera discutée par lien téléphonique et aussi toute la question de la justification du projet par rapport à l'aspect économique. Alors, on va en discuter cet après-midi aussi.

25 En ouverture, on va demander au promoteur de bien vouloir nous dire quels ont été les documents qui ont été déposés ici, à Saint-Sébastien, depuis le début de l'audience. Parce que hier, on n'a pas pris le temps de le faire, il y avait beaucoup de monde dans la salle, on a voulu laisser le temps aux gens pour poser leurs questions. Et s'il y a des questions laissées en suspens aussi, on va vous entendre là-dessus.

30 Par la suite, on va demander aux personnes-ressources de se présenter, et on va demander au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de nous faire une présentation sur la question de la plaine inondable.

35 Et aussi, vous aviez une rectification à faire concernant l'application d'un règlement. On va le faire en ouverture aussi tout à l'heure. Et c'est important cette rectification-là, on va la refaire ce soir parce qu'on s'attend à avoir plus de gens ce soir aussi, pour que tout le monde ait l'heure juste. C'est bien?

40 Par la suite, on va aller voir aussi du côté de Développement économique. On vous demanderait de nous faire un bilan sur l'importation-exportation, les produits manufacturiers, pour comprendre un peu comment l'autoroute 35 pourrait servir cet axe-là.

Alors, on va tout de suite aller du côté du ministère des Transports.

**M. BERNARD CARON :**

45

Bonjour, madame la présidente. Bonjour, madame la commissaire. Nous avons déposé effectivement hier, le 16 novembre, un certain nombre de documents dont je vais vous dicter la liste:

50

– nous avons déposé deux cartes illustrant les débits de circulation projetés à l'échangeur de Saint-Alexandre selon deux options de configuration;

– nous avons aussi déposé deux cartes illustrant les débits de circulation actuels et projetés sur la route 133 avec et sans parachèvement de l'autoroute 35;

55

– une carte illustrant le débit des camions traversant les postes frontaliers vers les États-Unis;

60

– une étude de justification du projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu, c'est une version préliminaire révisée;

– une liste des interventions projetées sur la route 133 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine avec l'estimation préliminaire des coûts;

65

– une carte illustrant la profondeur des ornières de la route 133 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine. Je vous avais promis aussi celle de la 227, je le prends en note.

70

– une présentation sur les caractéristiques de la route 133 et les accidents qui y surviennent, fréquence, localisation, gravité;

– un rapport synthèse sur la circulation et une brève présentation sur les accidents impliquant un animal sur la route 133;

75

– et enfin, une présentation concernant les tracés situés près de la zone inondable.

Il y a quelques minutes, donc le 17, Julie a déposé à l'arrière:

80

– une carte illustrant les débits de circulation projetés de camions à l'échangeur de Saint-Sébastien;

– une présentation concernant l'emplacement de l'échangeur de Saint-Alexandre et l'amélioration possible de l'intersection de la route 227 et de la montée de la Grande Ligne;

85

– une présentation concernant l'emplacement de l'échangeur à Saint-Armand Nord;

– une présentation concernant l'emplacement de l'échangeur à Saint-Armand-Sud;

90 – des visuels illustrant les différentes variantes de tracé considérées, le tracé retenu dans le secteur de la forêt marécageuse et la méthode du tiers inférieur pour l'entretien des fossés;

– une acétate décrivant l'impact des sels de déglacage;

95 – une carte décrivant les impacts du tracé alternatif en zone inondable;

– une présentation concernant le processus de disposition d'immeubles excédentaires;

100 – une carte identifiant les sections sensibles aux vents d'hiver et à la poudrière sur l'autoroute 35 et visuel illustrant le brise-vent végétal;

– des orthophotos de chaque section du tracé proposé de l'autoroute 35, il y en a 8 en tout;

105 – et enfin, une présentation sur le tracé recommandé par le ministère et le tracé alternatif proposé par le milieu en zone inondable.

Donc, ces documents sont disponibles à l'arrière selon les copies qui nous ont été spécifiées.

110 Peut-être une note. Lors d'une rencontre précédente, vous nous aviez demandé une liste de documents supplémentaires à déposer. Certains ont été déposés, d'autres vous le seront. Je vous ferai, en temps et lieu, par écrit un compte rendu de ce dépôt-là.

115 Ensuite, quant à ce qui a trait aux questions qui ont été posées et pour lesquelles nous nous sommes engagés à répondre, il y avait, le 14 novembre, le coût supplémentaire à prévoir pour la construction d'une autoroute à caractère urbain. Nous aurons une présentation lorsque vous voudrez bien nous permettre de la faire.

120 Nous avons aussi des précisions quant au partage de coûts prévus entre le ministère et les agriculteurs pour la remise en fonction du drainage. Donc, ce sera deux courtes présentations.

125 Nous avons prévu de déposer un visuel illustrant les différents aménagements possibles à l'intersection du chemin de la Grande Ligne et de la route 227 pour en améliorer la sécurité. Nous avons déposé le visuel et, si vous voulez bien, on pourrait faire une présentation. Jean Hardy vous expliquerait comment fonctionnerait la circulation dans un tel cas.

130 Le L10 en pointe actuel sur l'autoroute 35 et sur la longueur de la route 133. J'ai parlé avec madame Gamache et elle devrait, en principe, nous transmettre cela d'ici la fin de la journée. Ce sera un document écrit et on pourrait vous le déposer ce soir si elle peut nous le transmettre tel que prévu. Elle va nous le transmettre par e-mail à notre bureau d'Iberville.

135 Un autre point était de chiffrer l'estimation de la diminution des accidents sur la route 133, une fois que l'autoroute 35 sera complétée.

140 Et une question qu'on considère comme complémentaire, le taux d'accident moyen sur une autoroute moderne du même type que sera la future autoroute 35. Nous avons donné un mandat à une ingénieure du bureau. On devra, par contre, vous transmettre ça dans le courant de la semaine prochaine.

145 L'entente intergouvernementale concernant l'autoroute 35. J'ai fait la demande au ministère des Affaires intergouvernementales. J'ai une demande officielle si vous voulez en avoir une copie. Mais lorsque j'aurai la réponse, j'enverrai ma demande et la réponse qu'ils me feront.

Le point 15, les mesures d'atténuation prévues pour les... ce n'est pas les 9 espèces, mais les 11 espèces susceptibles d'être désignées à statut précaire. Silvio Morelli pourra faire une brève réponse sur ce sujet.

150 Le coût annuel d'entretien de 1 kilomètre d'autoroute, je pourrai vous faire une réponse aussi.

155 Identification des ministères impliqués dans le travail de révision de la *Politique sur le bruit*. Ça aussi, j'ai le nom des ministères impliqués.

La nature du bilan au Québec en ce qui concerne les exportations et les importations. J'imagine que nous aurons... en tout cas, au niveau du ministère, je n'ai pas préparé de réponse. Ce sera un autre ministère qui y répondra.

160 Quels sont les coûts des acquisitions faites par le passé pour la construction de l'autoroute? Jean Dion a fait une recherche et il a actualisé ces coûts-là. Donc, il pourra vous les présenter verbalement si vous nous en donnez l'occasion.

165 Quels sont les effets des vents dominants sur le déplacement de sels de déglçage sur la future autoroute 35? Monsieur Guy Bédard a deux rapports à ce sujet et il pourra nous faire un bref compte rendu sur ces deux documents-là. Dans un cas, il pourra vous le déposer, parce que c'est un document du ministère des Transports. Dans l'autre cas, c'est un rapport d'étude d'une université. Je pense qu'il est de règle, le ministère ne peut déposer de documents venant d'un autre organisme. Mais par contre, vous aurez toutes les coordonnées de ce rapport-là, il s'agira de le demander à ce moment-là à l'université et, s'ils sont d'accord, on

170

pourra vous en fournir des copies.

Quels sont les débits de circulation projetés dans l'échangeur de Saint-Armand Sud pour chacune des bretelles? Monsieur Éric Peissel pourra vous informer sur ce sujet.

175

La localisation de la dernière halte routière du côté américain. Je n'ai pas actuellement, malheureusement, de réponse. Nous trouverons où est-ce qu'elle est cette halte-là et nous vous répondrons plus tard.

180

**LA PRÉSIDENTE :**

Pourriez-vous compléter concernant cette question-là et nous dire entre Boston et la dernière halte, à quel intervalle se situent les aires de repos pour les camionneurs et les routiers?

185

**M. BERNARD CARON :**

Dans le fond, entre Boston et Montréal. On pourra essayer de vous faire un plan avec des localisations.

190

La localisation de la station-service située à la frontière. C'était madame MacFarlane qui avait amené le sujet. Nous avons regardé dans nos visuels. Malheureusement, on n'a pas cette station-là dans nos visuels. Par contre, on la voit sur la carte à l'arrière, on pourra vous transmettre une carte ou une reproduction de ça.

195

Les questions 24 et 25, ce sont des questions qui s'adressent à Lyne Gamache. Madame Gamache sera disponible entre 15 h et 15 h 30 par système téléphonique. Mais par contre, après ça, elle ne disparaîtra pas mais elle ne sera plus disponible.

200

Quels seront les débits projetés à l'augmentation du camionnage prévu sur l'autoroute 35, une fois que les segments 1 et 2 seront construits? Monsieur Éric Peissel va vous donner une information à ce sujet.

205

Donc, c'est les sujets qui étaient en suspens à la dernière et, sauf quelques cas, on pourra y répondre, on pourra le reprendre dans le courant de la journée.

210

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va tenter d'obtenir les réponses cet après-midi parce qu'il y a moins de gens, pour permettre au public ce soir que la soirée soit tout à eux.

**M. BERNARD CARON :**

Nous sommes prêts, donc quand vous voudrez. C'est le message que je vous envoie.

215 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Du côté des ministères, on vous demanderait de vous présenter, s'il vous plaît.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

220

François Fréchette du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

225

Céline Dupont, porte-parole pour le même ministère.

**M. PIERRE BRASSARD :**

230

Pierre Brassard, ministère du Développement économique, Innovation, Exportation, Direction régionale ici de la Montérégie.

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

235

Valérie Saint-Amant, analyste à la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

**M. MICHEL BEAUCHESNE :**

240

Michel Beauchesne de la MRC Brome-Missisquoi.

**M. YVON PESANT :**

245

Bonjour! Yvon Pesant. Je suis géographe à la Direction régionale de la Montérégie Est du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

**LA PRÉSIDENTE :**

250

Merci. Dans la salle?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Bernard Brouillette, Montérégie Ouest, ministère de l'Agriculture.



**Mme JACQUELINE CHESHOLM :**

255

Bonjour. Jacqueline Chesholm, directrice générale à Saint-Armand.

**M. CLÉMENT DUQUETTE :**

260

Bonjour. Clément Duquette, inspecteur agronome.

**M. JEAN VASSEUR :**

265

Bonjour. Jean Vasseur, pour la Municipalité de Saint-Sébastien.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

270

**Mme ANNE BUGNET :**

Bonjour. Anne Bugnet, ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

**M. RICHARD LOZIER :**

275

Richard Lozier, ministère de l'Agriculture, au bureau de Bedford, agronome.

**LA PRÉSIDENTE :**

280

Merci beaucoup. La parole va être du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

285

Préférez-vous que je commence par apporter le complément d'information que monsieur Fréchette...

**LA PRÉSIDENTE :**

290

À votre guise.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

295

D'accord. Mais alors, je vais commencer par apporter le complément d'information. D'abord, merci de me permettre de le faire.

300 Hier soir, à la séance, lorsque monsieur Mathias Pertschy, je crois, a demandé s'il était possible, en raison des pertes de superficies agricoles qui ont été engendrées par le projet, de compenser par d'autres nouvelles superficies, j'ai fait référence à l'article 50.4 du *Règlement sur les exploitations agricoles* en mentionnant que oui, c'était possible. Cependant, j'ai omis de dire qu'il y avait certaines conditions à cela et que ce n'est pas nécessairement toutes les exploitations agricoles qui peuvent y avoir droit.

Si vous permettez, je vais lire de façon intégrale cet article. Ça va comme suit:

305 *Le propriétaire d'un lieu d'élevage ou d'un lieu d'épandage visé au paragraphe 1 ou 2 du deuxième alinéa de l'article 50.3...*

– ça, j'y reviendrai –

310 *... peut déplacer une parcelle en culture à la condition de transmettre un avis écrit à cet effet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moins 30 jours avant l'ensemencement de la nouvelle parcelle. Il doit alors lui préciser la désignation et la superficie de la parcelle qui ne sera plus utilisée pour la culture des végétaux et de la nouvelle parcelle ainsi que le nom de la municipalité où est située chacune de ces parcelles.*

315 Autrement dit, si je peux apporter la précision, c'est bon, ça, pour les propriétaires d'un lieu d'élevage et d'un lieu d'épandage.

320 Donc, si monsieur en question avait, par exemple, des champs en culture de maïs et qu'il n'utilisait que des engrais minéraux, il ne sera pas admissible à se faire une nouvelle parcelle, par exemple. Parce que cet article-là est fait dans l'esprit du *Règlement des exploitations agricoles* et qui restreint...

325 Les propriétaires qui doivent disposer de leur engrais de ferme doivent posséder leur terre pour les disposer de la bonne manière. Ça, c'est une obligation du règlement. Et, bien sûr, s'il y a un projet qui vient les empêcher de faire ça selon les règles de l'art du règlement, et bien là, le règlement est assez souple pour leur permettre dans certains cas précis d'acquérir une nouvelle surface et de cultiver une nouvelle surface. Mais bien entendu, donc, ça, ça ne s'applique pas aux exploitations qui n'utilisent pas d'engrais de ferme.

330 Je ne sais pas si je suis assez claire?

**LA PRÉSIDENTE :**

Et cet engrais de ferme là, ça doit être leur engrais de ferme à eux.

335 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Pas nécessairement.

**LA PRÉSIDENTE :**

340

Non?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

345

Ça peut être s'il est receveur, s'il y a une entente écrite d'une autre ferme, par exemple une ferme bovine ou une ferme porcine, qui reçoit de l'engrais de ferme avec une entente écrite, à ce moment-là il est admissible à ça, selon ma lecture actuelle de cet article-là.

350

Moi, j'ai une proposition à faire. C'est que les producteurs en question aillent voir le bureau local du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour vérifier s'ils ont droit à ça.

355

Il y a d'autres conditions aussi qui s'appliquent, il faut qu'ils soient situés dans une municipalité qui paraît à telle annexe, il faut qu'ils soient existants avant telle date. Donc, c'est un petit peu complexe. Je ne peux pas, au cas par cas, aujourd'hui dire: «Oui, cette entreprise-ci a droit à ça.» Donc, allez vérifier.

360

Et je sais, si vous permettez juste de conclure, que le ministère de l'Agriculture avait mentionné, en début de semaine, qu'ils allaient faire une certaine étude au niveau des exploitations agricoles pour voir les pertes que chacun allait avoir et quelles allaient être les conséquences. Ce serait peut-être intéressant qu'ils prennent en considération cet élément-là dans leur étude.

**LA PRÉSIDENTE :**

365

D'accord. Alors, justement monsieur Pesant, vous avez pris en considération la question d'épandage?

**M. YVON PESANT :**

370

Je m'excuse. J'étais en conversation avec mon confrère par rapport à toute la question du sel de déglçage.

375

Pour ce qui regarde les épandages, c'est ce qu'on disait hier, à savoir que dans la mesure où les gens sont tenus de respecter les règles au niveau du Plan agro-environnemental de fertilisation, bien, il faut trouver des superficies pour ces gens-là. Alors, si le règlement...

380

Habituellement, les gens qui sont confrontés à ça, c'est les gens qui font de l'élevage, qui font... je ne sais pas là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce qu'on va retenir, c'est que vous allez vous parler?

385 **M. YVON PESANT :**

Oui, c'est cela, on va se parler.

**LA PRÉSIDENTE :**

390

De toute façon, on va revenir en ouverture de la soirée de ce soir, parce que c'est une question qui est très importante pour les agriculteurs.

**M. YVON PESANT :**

395

Absolument.

**LA PRÉSIDENTE :**

400

Donc, on refera une présentation, puis ça pourra être conjoint à ce moment-là.

**M. YVON PESANT :**

405

C'est beau.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

410 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Excusez-moi. Par rapport à monsieur Fréchette, il a une présentation sur *la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* qui va un peu plus loin que celle que j'ai faite hier soir. Je ne sais pas si vous voulez qu'il procède comme ça pour l'ouverture?

415

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, d'accord.

420 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Bonjour! Je me présente, François Fréchette. Je suis analyste, agent de recherche à

425 la Direction des politiques de l'eau, service de l'aménagement du territoire et des eaux  
souterraines. Je m'occupe plus particulièrement de la *Politique de protection des rives, du littoral  
et des plaines inondables* avec mes confrères et consoeurs.

**LA PRÉSIDENTE :**

430 Petit message publicitaire. On a un questionnaire situé derrière la salle sur les services  
qu'on offre, le BAPE. Alors, je vous inviterais à y répondre. Nous, ça nous aide à nous  
améliorer. Alors, madame Danielle Hawey va vous en donner des copies.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

435 Alors, c'est l'article 2.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui est confiée au  
ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs la responsabilité d'élaborer  
et de proposer au gouvernement du Québec une *Politique de protection des rives, du littoral et  
des plaines inondables*.

440 Au départ, ce qui avait été prévu au cours des années 80, c'était un règlement provincial.  
Maintenant, c'était tout juste après l'adoption de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* où on  
confiait aux municipalités un rôle important en matière d'aménagement du territoire. Alors, le  
gouvernement, à ce moment-là, a décidé plutôt d'utiliser ces mécanismes-là, plutôt que de  
procéder par un règlement provincial.

445 Alors, il lui a confié la responsabilité d'élaborer et de proposer au gouvernement. Par la  
suite, le gouvernement l'a adopté par décret. Et il proposait aussi la responsabilité de la mettre  
en oeuvre et d'en coordonner l'exécution.

450 Alors, quelques éléments d'information. La première politique a été adoptée par le  
gouvernement par décret en 1987, puis modifiée en 1991, 1996, puis finalement le 18 mai 2005.  
Tous les ministères et organismes sont liés pour les interventions. À partir du moment où c'est  
adopté par décret, on comprend que ça lie le gouvernement. Mais cette inscription-là a été  
455 spécifiquement faite, dans la politique au chapitre 6 sur la mise en oeuvre, que tous les  
ministères et organismes étaient liés.

*La politique prescrit aussi une mise en oeuvre partagée avec le monde municipal.*

460 Je précise ici que la politique n'est pas une loi ni un règlement, en ce sens que le lien que  
les différents ministères et organismes ont, c'est dans la mesure où le gouvernement continue de  
s'astreindre à sa propre politique. Mais il demeure possible, il y a toujours une marge d'exception.  
Ce n'est pas une loi et ce n'est pas un règlement.

465 Alors, il y a différents objectifs qui ont été énoncés à l'intérieur de la politique: assurer la  
pérennité des plans d'eau et des cours d'eau; maintenir et améliorer leur qualité en accordant

une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables; protéger la flore et la faune typique de la plaine inondable en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux et y assurer l'écoulement naturel des eaux.

470 On comprend, ici, que quand on parle d'écoulement naturel des eaux, dans une plaine inondable, les aménagements doivent maintenir la libre circulation des eaux.

475 Dans la plaine inondable, assurer la sécurité des personnes et des biens. J'insiste ici un peu relativement... on peut penser facilement la protection des infrastructures qui y ont été implantées ou à y être implantées, mais aussi il faut penser à l'impact hydraulique de chacune des implantations. Si on a une plaine inondable et qu'on y implante de nouvelles infrastructures qui occupent un certain volume, ce volume d'eau devra se retrouver ailleurs.

480 Alors si, dans le cas qui nous occupe, on implante l'autoroute dans une plaine inondable, le volume d'eau qu'on oblige à se déplacer va causer un rehaussement qui peut causer des préjudices ailleurs.

485 Prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel, et assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables.

490 Ça a l'air curieux de dire «limiter l'accessibilité», mais à toutes les fois qu'on pénètre dans ces milieux-là, si on parle en particulier des milieux naturels, on cause un certain dérangement. Alors, ce n'est pas de multiplier ces interventions-là; c'est plutôt de les limiter.

495 La politique prescrit un zonage en deux classes: les zones de grand courant et les zones de faible courant. Zones de grand courant, on comprend que c'est une probabilité d'inondation de 5 % ou de 1 fois sur 20 sur une période, on peut comprendre un peu, 1 fois dans 20 ans. La zone de faible courant débute là où se termine la zone de grand courant et va jusqu'à un endroit où on arrive à une probabilité d'inondation de 1 % ou de 1 fois par 100 ans.

500 J'ai apporté un petit exemple de carte de ce que ça peut donner. La zone inondable va partir du centre du plan d'eau et s'avancer en gris foncé à l'intérieur du territoire, de là la zone de faible courant jusqu'à la limite de la zone inondable globalement.

505 Grand courant et faible courant, ça ne fait pas référence à la vitesse d'écoulement des eaux. Ça date de l'époque de la Convention Canada-Québec sur les zones inondables où, au départ, il avait été figuré de cartographier les canaux de crues et les espaces superficiels en périphérie où il y avait moins d'écoulement. Mais ce n'est pas la notion qui a prévalu par la suite, sauf qu'ils n'ont pas changé les appellations.

La politique de protection, quelques dispositions de la politique. Dans la zone de grand courant d'une plaine inondable sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux sous réserve de certaines exceptions.

510

Maintenant, je fais une petite parenthèse pour vous ramener aux événements de 1996. Les inondations au Saguenay à ce moment-là est catastrophique, on s'en souvient, et le rapport Nicolet qui avait suivi et qui avait demandé à ce moment-là au gouvernement du Québec de resserrer sa gestion des zones inondables. Parce qu'une des causes des immenses dommages qu'il y avait eus à cette époque-là, c'était justement le fait que les gens étaient construits en zone inondable.

515

Alors, des suites de ça, en 2005, la politique a été précisément modifiée le 18 mai dernier. Une nouvelle politique a été adoptée pour effectivement restreindre encore davantage les interventions aux fins uniques de sécurité civile ou d'utilité publique. Et dans utilité publique, les routes ont été exclues comme possibilité d'aménagement. Les améliorations et agrandissement immunisés. Donc, on permet quand même de vivre... les personnes qui sont déjà dans les plaines inondables, on permet quand même de maintenir leur sort et, sinon, de l'améliorer quelque peu; aménagements récréatifs et fauniques sans construction; et ouvrages de protection quant au secteur bâti.

520

525

Dans la zone de faible courant, il n'y a pas eu vraiment de modification. On permet toujours les constructions et les ouvrages adéquatement immunisés, et les travaux de remblai y demeurent interdits, sauf pour les fins d'immunisation.

530

La politique prescrit que les zones inondables doivent être déterminées. Alors, à titre de collaboration avec le monde municipal pour l'identification de ces zones-là, le ministère de l'Environnement à l'époque, en collaboration avec le gouvernement du Canada, a produit quelque 900 feuillets de la carte de risque au cours de la convention de 1976 à 2001. Et depuis 2001, suite à la recommandation du rapport Nicolet, aussi dans la perspective d'aider les municipalités à identifier les zones inondables, il y a un nouveau programme de détermination des cotes de crues qui est en marche, qui va jusqu'à 2006, pour la détermination des zones pour 200 sections de rivières et 14 lacs.

535

Entre autres, la baie Missisquoi ici, ça a été cartographié dans le cadre de la convention à l'époque, quelque part comme 1980, sauf que les cotes qui ont servi à cette cartographie-là ont été revues en 2004, 2005, et tout prochainement de nouvelles cartes seront disponibles pour ces milieux-là.

540

Alors, la politique, on en a causé tantôt, prescrit un partage des responsabilités avec le monde municipal et ce partage-là s'effectue par le biais, en bonne partie, de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Alors, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* oblige les municipalités régionales de comté et municipalités à déterminer dans leur schéma d'aménagement et règlement d'urbanisme les zones à risque d'inondation.

545

550 Je vous parlais tantôt du PDCC et de la cartographie qui a été réalisée dans le cadre de la convention. Alors, ces zones déterminées là doivent être reproduites à l'intérieur des schémas d'aménagement. Cette même loi oblige MRC et municipalités à prescrire des normes d'aménagement et les normes d'aménagement sont celles que la politique a adoptées. Alors, il y a un mécanisme qui permet d'assurer la conformité des schémas et règlements aux orientations  
555 gouvernementales et à la politique. Et donc, les normes minimales de protection de la politique se retrouvent dans les réglementations municipales et les schémas.

Alors, si je résume, les responsabilités des municipalités seront à ce moment-là de régir ou prohiber les activités, ouvrages, constructions en zones inondables en vertu de la  
560 réglementation d'urbanisme, d'émettre les permis requis et d'effectuer le contrôle. Et les responsabilités du MENV à l'époque, mais maintenant je dirais le MDDEP, pardon, étudie les demandes de certificat d'autorisation pour certains projets assujettis à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques.

565 Et j'insisterais peut-être pour dire que les demandes de certificat d'autorisation en plaine inondable sont relativement restreintes, si je compare à rives et à littoral, dans le sens qu'il y a des mécanismes qui font que le gros de l'application pour des demandes d'autorisation pour ces infrastructures-là en plaine inondable, en majeure partie ça repose sur les réglementations municipales davantage que sur les certificats d'autorisation du ministère de l'Environnement. Mais  
570 il y en a quand même quelques-unes.

Émettre les autorisations requises aussi en s'assurant du maintien des zones inondables, de leur qualité ainsi que de la sécurité des personnes et des biens, effectuer des contrôles. Et le ministère doit aussi s'assurer que les prescriptions de la politique sont intégrées dans les schémas  
575 d'aménagement et réglementation d'urbanisme. Et il doit s'assurer aussi que quand les municipalités régionales de comté et les municipalités locales adoptent des dérogations, celles-ci soient admissibles en termes de la politique, parce que la politique décrit qu'est-ce qui est admissible à une dérogation, et, dans un deuxième temps, aussi acceptables quant à leur conséquence environnementale sur la sécurité publique et sur le plan hydraulique. Il s'assure  
580 aussi de l'application de la politique par les municipalités.

Ça termine.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

585 Quelles sont les «fins d'immunisation»? Qu'est-ce que vous voulez dire par là?

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

590 Immunisation?



**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui.

595

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Je prends la description, mettons, en plaine inondable de faible courant. On permet d'une façon générale les ouvrages quels qu'ils soient en zone de faible courant, mais ils doivent être construits de façon à ce que lorsque l'inondation centennale va se produire, il n'y ait aucun dommage.

600

Au sens où si on construit, admettons, une habitation dans une zone de faible courant, le rez-de-chaussée sera au-dessus de la cote 100 ans; sous le rez-de-chaussée, il y aura soit aucun espace habitable ou soit aucune possibilité d'infiltration de l'eau pour causer des dommages. Il y a un ingénieur qui devra attester de la résistance des fondations au soulèvement, à la compression et des dispositions comme ça.

605

Alors, les constructions qui sont autorisées doivent être adéquatement immunisées de façon à ce que le gouvernement du Québec, c'est un volet que je n'ai pas touché, mais le gouvernement du Québec n'ait pas à verser des dédommagements éventuellement lorsqu'il y aura des inondations.

610

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Les nouvelles cartes vont être prêtes quand?

615

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Je dois dire, si on parle de la baie Missisquoi, elles sont prêtes. Les cotes sont disponibles. Elles ont été communiquées au ministère des Transports, les cotes, mais je crois que les cartes ne l'ont pas été. C'est parce qu'à un moment donné, il faut demander, nous, aux municipalités régionales de comté de les intégrer dans leur schéma d'aménagement, sauf que le délai, c'est le ministre qui doit le faire par une requête, un mécanisme de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

620

625

Sauf que dans le passé, l'expérience nous a enseigné qu'en cours de convention, à toutes les fois où on divulguait les cartes avant de demander leur intégration dans le schéma d'aménagement, elles servaient davantage aux promoteurs à indiquer les endroits où il fallait reblayer pour pouvoir construire éventuellement. Alors, on est plutôt parcimonieux sur la diffusion tant que, de façon réglementaire, les dispositions n'ont pas été mises en vigueur.

630

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

635 Vous évaluez ça à quand la disponibilité des cartes?

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

640 Ça devrait être prochainement. Je sais que dans le cas de la MRC le Haut-Richelieu, ça a été fait. C'est dans la même démarche. J'imagine que c'est incessant. Mais ça, ce n'est pas tout à fait mon domaine.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

645 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

650 Ça va?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui. La MRC pourrait répondre à ça peut-être?

655 **M. MICHEL BEAUCHESNE :**

Quelle est la question?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

660 Concernant les cartes, quand est-ce que vous allez les intégrer dans votre schéma d'aménagement?

**M. MICHEL BEAUCHESNE :**

665 Du moment que le ministère daignera nous les donner. Donc, on attend la transmission par le ministre. On en a reçu récemment d'autres secteurs; on les a intégrées. À mesure qu'on les reçoit pièce par pièce, on les intègre soit dans notre schéma, soit dans un règlement de contrôle intérimaire.

670 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Mais elles ne sont pas intégrées chez vous encore.

675 **M. MICHEL BEAUCHESNE :**

On ne les a pas reçues.

680 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

D'accord. Mais l'autre MRC l'a reçu. C'est ça?

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

685 Haut-Richelieu, oui. Mais pourquoi dans le cas de MRC Brome-Missisquoi, je ne peux pas vous dire pourquoi il y a un délai entre les deux. C'est le ministre lui-même qui signe la requête. C'est peut-être entre les deux.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

690

Est-ce que vous allez pouvoir vous parler un petit peu pour faire avancer le dossier un peu?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

695

C'est vraiment du ressort du ministre. Donc, nous, à notre niveau, on n'a plus aucun contrôle sur le moment où le ministre va décider, lui, de transmettre les choses.

**LA PRÉSIDENTE :**

700

On va revenir un petit peu plus tard sur justement comment l'information qui a été prise dans l'étude d'impact pour déterminer la zone de la plaine inondable, comment justement ça a été fait ça, et la marge d'erreur, un peu plus tard dans l'après-midi.

705 **M. BERNARD CARON :**

Nous avons bien reçu les cotes et nous avons un visuel sur le sujet. Je ne sais pas si ça peut vous...

710 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, on va regarder ça. Parmi les questions qui sont restées en suspens, on va recevoir cette information-là. Alors, on serait prêts à vous entendre. On va d'abord prendre la liste des questions laissées en suspens et, ensuite, on va revenir sur l'économie.

715

**M. BERNARD CARON :**

720

La première question à laquelle j'aimerais répondre, la numéro 5, où on dit: «Précision quant au partage des coûts prévus entre le ministère et les agriculteurs en ce qui concerne la remise en fonction de leur drainage agricole privé».

725

Ce que je vais vous amener, c'est une position ministérielle. Donc, c'est une position que j'ai demandée tant à nos agronomes, à notre contentieux et à nos concepteurs. Donc, ça a pris un peu de temps, mais je l'ai reçu.

730

Donc, dans un premier temps, notre objectif, c'est de donner les conditions permettant le drainage. Donc, c'est de redonner ces conditions-là. Donc, tous les agriculteurs auront la possibilité de se drainer, les agriculteurs qui ont déjà un système de drainage.

735

Peut-être juste pour vous donner une envergure de la situation, on a parlé, au courant de la semaine, qu'il y avait 8 kilomètres du tracé sur lequel nous avons un fossé verbalisé qui était soit dans l'emprise... on ne parle pas de fossé verbalisé, on parle de cours d'eau. Donc, il y a 8 kilomètres où il y a un cours d'eau, donc sur lequel se branchent les drainages agricoles dans l'emprise du ministère ou mitoyens, donc en partie dans l'emprise, en partie sur des terres privées.

740

La situation au niveau de l'agriculture, par contre, ne concerne pas juste ces 8 kilomètres-là puisqu'il y a du drainage agricole sur 27 kilomètres des 38 kilomètres d'autoroute. Donc, c'est juste pour vous montrer l'envergure de la situation. Donc, ce n'est pas juste quelques kilomètres, ça représente pratiquement 80 % du tracé. Et souvent, 1 kilomètre, ça veut dire de faire un fossé, de capter les drains d'un côté et de capter les drains des deux côtés. Donc, on est susceptible d'avoir des cours d'eau des deux côtés de l'autoroute.

745

Pour l'instant, c'est ma proposition, la façon d'y arriver, dans le cas où les cours d'eau ne sont pas mitoyens à l'emprise... si les cours d'eau sont mitoyens à l'emprise, on les laisse à leur place. Dans le cas où il y a soit le cours d'eau est sur l'emprise, soit il est inexistant et, à ce moment-là, la construction de l'autoroute va venir faire une barrière, ce qu'on propose, c'est, à même les fossés de l'autoroute, d'approfondir les fossés de l'autoroute de façon à pouvoir capter les drains agricoles. Ça représente à peu près un approfondissement de 1 ½ mètre.

750

Donc, ce faisant, nous aurions un seul fossé, le fossé qui capterait l'eau de l'agriculture et le fossé qui capterait l'eau qui provient de la route. Plutôt que de faire deux ouvrages, on en aurait juste un. Et je pense que, en tout cas, en termes d'utilisation du sol, je pense que c'est... et on en a déjà discuté avec la MRC, on en a déjà discuté avec les producteurs agricoles. Donc, le ministère, à ses frais, creuserait donc ces cours d'eau là.

755

Il reste un point et on a commencé à en discuter avec les MRC. Il faudrait avoir une entente avec les MRC concernant ces deux cours d'eau là. Cette entente-là pourrait être une

760 entente de nettoyage en fonction du pourcentage d'eau que chacun amène au cours d'eau. Donc,  
ça, c'est à venir. Mais la MRC avec laquelle on en avait discuté, il y avait une grande ouverture  
dans ce sens-là et ça faisait leur affaire.

765 Il faut penser aussi que le nombre de mètres ou le nombre de kilomètres de cours d'eau,  
à cause de l'autoroute, risque d'augmenter étant donné que dans certains cas, nous aurons un  
cours d'eau du côté est et un autre du côté ouest de l'autoroute.

770 Ce que l'on prévoit, c'est que le ministère pourrait payer – j'aimerais passer à travers si  
c'est possible – le ministère pourrait payer à ce moment-là pour repositionner les sorties de  
drainage. Donc, il y a des sorties de drainage qui sont sur l'emprise. Donc, le ministère va payer  
pour raccorder ces sorties de drainage là. Par contre, au niveau des systèmes sur les terrains  
privés, ce serait à la charge du producteur agricole.

775 Donc, il y a trois situations qui se présentent. Une première, le drainage a été installé  
avant l'acquisition et à ce moment-là, dans les quittances c'est réglé: soit il y a eu un  
dédommagement, soit le ministère s'est entendu pour refaire le drainage. Donc, c'est déjà écrit.

780 Il y a eu une deuxième situation où le producteur a été respectueux de l'emprise du  
ministère et, à l'emprise, il s'est mis un collecteur et il est venu se drainer à partir d'une sortie de  
drainage.

785 Il y a d'autres cas où les producteurs n'ont pas respecté l'emprise ou ont passé  
directement sur l'emprise. Et c'est ces cas-là où, je vous disais, bon, les modifications sur les  
terrains privés, le producteur devra se faire un collecteur. Et à ce moment-là, on aura des sorties  
de drain qui viendront dans les cours d'eau.

790 La position est la suivante. L'emprise était connue et, dans le cas où les producteurs ont  
passé carrément sur l'emprise, donc ils le faisaient en toute connaissance de cause, ils avaient  
reçu quittance pour l'achat de leur terrain. Donc, la situation était claire. Certains producteurs ont  
respecté l'emprise; d'autres ne l'ont pas fait. Donc, en termes d'équité, ceux qui ont fait les  
aménagements nécessaires, je pense qu'il faut en tenir compte.

795 Notre position aussi vient du fait qu'on a eu exactement la même situation sur l'autoroute  
50 en Outaouais, où les emprises avaient été acquises en 76 et l'autoroute construite dans les  
années 2000.

800 Ce que j'aurais à dire, c'est que cette situation-là, nous voulons la regarder producteur  
par producteur. Donc, dans ces situations-là, je pense qu'il faut parler directement avec  
l'agriculteur qui est impacté. Et je peux vous assurer que, pour avoir parlé justement à notre  
agronome et à notre conseiller juridique, je peux vous dire que, selon eux, chaque situation est  
regardée mais avec une très grande ouverture d'esprit.

805 Ce que je propose, et c'est déjà en oeuvre, sur le 12.5 kilomètres du segment 2, nous avons déjà commencé aujourd'hui à faire l'arpentage de tous les drains agricoles qui existent. En décembre, janvier, nous aurons notre agronome, et déjà le contrat est donné, c'est monsieur Réjean Racine, qui rencontrera individuellement chacun des producteurs pour regarder quelle est sa situation, donc faire l'inventaire de la situation de chacun des producteurs pour voir dans quelle mesure il y a un impact et comment on pourra ramener la situation de drainage.

810 Et à partir de ces données-là, je pense qu'on pourra discuter avec le producteur. On pourra s'adjoindre, étant donné leur expertise aussi, les personnes du ministère de l'Agriculture qui connaissent très bien... déjà, on les a contactés, ils nous ont donné beaucoup d'information sur le sujet.

815 Donc, c'est la position que j'ai et c'est une position qui m'est donnée par les personnes qui sont autour de moi, les spécialistes du domaine. Ça va pour ce cas.

820 Le second cas... peut-être une parenthèse, vous comprendrez qu'en mettant les fossés dans notre emprise, votre questionnement sur la possibilité d'amincir ou de réduire la largeur de l'emprise devient pas mal difficile. Parce qu'à ce moment-là, en mettant nos fossés plus creux, on est obligés d'augmenter les pentes de talus et, comme Jean Hardy vous avait fait la présentation dans la première journée ou la deuxième, ces pentes de talus ne doivent pas être supérieures à 1:4.

825 Nous, ce qu'on fait généralement, c'est on prévoit 1:6. Et avec 90 mètres d'emprise, on avait 1:6. Donc, on va devoir réduire ces pentes-là jusqu'à 1:4. Mais l'analyse qu'en a faite Jean Hardy me dit que c'est possible. Donc, il y a un impact, vous voyez, au niveau de la largeur d'emprise, mais il faut dire que le fossé d'à peu près 10 mètres de chaque côté est à l'usage aussi du milieu agricole dans ce cas-là. Et je vous répète qu'on a 27 kilomètres du parcours qui est drainé, selon les informations que j'ai.

830 Le deuxième sujet est un peu le corollaire de ce que je viens de dire. La question était de savoir le coût supplémentaire à prévoir pour la construction d'une autoroute à caractère urbain dans une emprise réduite. Jean Hardy a préparé une courte présentation, trois acétates sur le sujet, et je vais demander à Jean de venir vous le présenter. Ça va être très court. Il a fait le calcul.

835 Donc, Jean, s'il vous plaît.

**M. JEAN HARDY :**

840 Bonjour! J'avais montré, il y a deux jours, cette coupe en travers de l'autoroute où on cherche à réduire l'espace occupé par l'autoroute. Donc, ce qu'on voit ici, c'est une section

d'autoroute avec une glissière médiane, ce qui nous permet d'avoir environ 5 mètres entre les deux voies.

845 Ce qu'il faut retenir dans une telle coupe type, c'est qu'on doit drainer au centre. Donc, n'ayant plus de fossé central, on a besoin de puisard, on a besoin d'un égout pluvial et on a besoin d'égouts pour amener cette eau de drainage qu'on a au centre vers les fossés. C'est que quand on draine notre chaussée, on en draine une partie vers les fossés, mais on en draine également une partie vers le centre.

850 Ce qui est particulier dans le contexte de l'autoroute 35, c'est qu'on est en milieu rural, donc on traverse des champs, alors qu'en milieu urbain, généralement on a des collecteurs municipaux, on a des égouts pluviaux sur lesquels on peut se brancher. Dans ce cas-ci, toute notre eau qu'on recueillerait au centre doit être acheminée au niveau des fossés, ce qui implique  
855 dès le départ de rehausser l'autoroute si on veut être capable d'aller chercher les élévations requises.

On doit également conserver de l'espace pour pouvoir mettre le brise-vent dont Guy Bédard parlait hier. Ce qui nous donne en tout et partout, pour pouvoir conserver ici des pentes de talus sécuritaires, une emprise de 70 mètres.  
860

Au niveau des coûts additionnels: le drainage fermé, donc les égouts et les puisards; en termes de glissière, toute la glissière en béton centrale, de l'éclairage ponctuel; en termes de déneigement, on ne peut pas pousser la neige au centre, donc on doit la pousser de chaque  
865 côté, il y a des coûts additionnels à l'entretien, donc des infrastructures, que ce soit glissière, puisards, luminaires.

Au niveau de la sécurité, lorsqu'on met une glissière, ça devient quand même un obstacle pour les usagers, que les usagers peuvent frapper, et il demeure toujours un renversement possible des camions par-dessus cette glissière.  
870

Ce qui donne donc en coûts, pour conclure, terrassement, tout ce qui est travaux de déblai, remblai pour la construction de l'autoroute et la chaussée comme telle, c'est similaire. Par contre, l'élément majeur, à part la glissière centrale de béton, donc c'est le drainage, le remblai  
875 additionnel, les égouts et le puisard. Il y a de la signalisation et de l'éclairage qui s'ajoutent à tout ça. Tout ça pour dire qu'un coût au kilomètre pour une section plus serrée, où on passerait de 90 à 70 mètres, est environ 1,8 M\$ par kilomètre.

**M. BERNARD CARON :**

880 Il y a peut-être le commentaire à faire, madame la présidente. C'est qu'on a parlé hier, par exemple, de la plaine inondable. Une telle situation peut être envisagée pour un endroit que l'on doit protéger de façon particulière. Mais dans le cas d'une autoroute, par exemple, de 30 quelques kilomètres, vous voyez que ça a un impact important sur le coût global.

885 **LA PRÉSIDENTE :**

Pourquoi l'éclairage additionnel?

890 **M. BERNARD CARON :**

C'est de l'éclairage ponctuel.

**M. JEAN HARDY :**

895 C'est de l'éclairage ponctuel. Ce n'est pas en continu, mais on va sûrement avoir...

Généralement en milieu urbain, quand on a une section urbaine avec glissière de béton, c'est éclairé partout. En milieu rural, ce ne serait pas le cas, mais il y en aurait plus que si on avait une section rurale... ne serait-ce que pour tous les endroits où il va y avoir des virages en «U», on va avoir des éléments d'éclairage à mettre en place.

900

**LA PRÉSIDENTE :**

905 Parce que s'il y a de l'éclairage qui est installé dans la section justement bordant la forêt marécageuse, ça pourrait attirer des animaux et créer d'autres problèmes là.

**M. JEAN HARDY :**

910 Au niveau de la forêt marécageuse, c'est un autre... on peut peut-être montrer l'acétate qu'on avait hier, rapidement revenir un petit peu sur le tracé qu'on montrait au niveau de la forêt marécageuse puisque déjà...

915 Je ne l'ai peut-être pas mentionné hier, le pont de la rivière aux Brochets est en section réduite, c'est-à-dire que c'est un pont. Donc, on le voit ici. Les deux chaussées de l'autoroute viennent se rejoindre pour la traverse du pont de la rivière aux Brochets. Quel que soit le tracé, c'est sûr qu'on pourrait continuer avec cette section jusqu'à Saint-Armand sur, à peu près, une longueur de 3 kilomètres. Ça, on l'a regardé et on a chiffré sommairement le fait de ramener la section à 90, 70 mètres, mais il y a un coût additionnel relié à ça qui est d'environ 6 M\$, ce qu'on avait estimé en ajoutant le drainage. Mais il n'y aurait pas nécessairement besoin d'éclairage dans

920

**M. BERNARD CARON :**

925 On avait simplement un visuel illustrant les différents aménagements possibles à l'intersection du chemin de la Grande Ligne et de la 227. C'était à Saint-Alexandre. La demande était de replacer l'échangeur au rang des Dussault et on se demandait: «Est-ce qu'il y a des



aménagements pour rendre...» on savait qu'il y avait eu 33 accidents sur cinq ans, on se demandait: «Est-ce qu'il y a des aménagements possibles pour rendre plus sécuritaire ce secteur-là, entre autres l'intersection.»

930

**M. JEAN HARDY :**

Alors, ce qu'on ferait à ce moment-là... on se rappelle qu'au niveau de la 227, il y avait deux intersections, celle-ci se veut l'intersection un petit peu plus au nord, elle est dans la zone de 90 kilomètres/heure.

935

Pour l'autre intersection, il n'y aurait pas de travaux d'envergure nécessairement à faire à cet endroit-là. On est dans une zone de 50, donc à l'entrée de la municipalité.

940

Par contre, celle-ci est à 1 kilomètre au nord et elle est dans la zone de 90 kilomètres/heure. Ce qu'on pourrait proposer à ce moment-là, c'est d'avoir, avec un élargissement qu'on estime à environ 10 mètres, donc il y a un peu d'acquisition d'emprise de chaque côté, c'est de faire un peu ce qu'on voit sur la 133 présentement à certains endroits, c'est d'avoir une voie de virage à gauche, donc vers la 227, mais qui soit protégée si on veut. Il n'y aurait pas de voie en face.

945

Ça peut se faire au moyen de marquage. Ça reste à voir si on irait avec quelque chose de plus physique, si on veut, avec un îlot de béton mais, pour l'instant, ce serait le principe d'intersection qu'on regarderait. Donc, un élargissement de chaussée, légère acquisition d'emprise et probablement feux clignotants également au-dessus de l'intersection.

950

**LA PRÉSIDENTE :**

On a fait plusieurs fois le tour de cette intersection-là hier et puis on a vu que la 227, disons, qui est l'intersection plus au sud, c'est quand même très étroit et les fossés sont profonds. Lorsque quelqu'un rate la courbe, il pique du nez.

955

**M. BERNARD CARON :**

On est en zone agricole et les...

960

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Ça ne pourrait pas s'arranger, ça, le coin aussi?

965

**M. BERNARD CARON :**

Il faudrait le regarder. Mais le commentaire que je faisais, c'est qu'il est évident que dans un secteur agricole plat comme on a, les fossés sont plus profonds que dans la moyenne

970 de la province, mais il y a des aménagements.

**LA PRÉSIDENTE :**

975 Il y aurait peut-être des aménagements à faire au niveau de l'axe, l'intersection dans le village. D'accord, merci.

**M. BERNARD CARON :**

980 L'autre sujet sur lequel on avait des informations, c'était le point 15. Un bref commentaire de Silvio Morelli sur les mesures d'atténuation prévues pour les 11 espèces susceptibles d'être désignées à statut précaire.

**M. SILVIO MORELLI :**

985 Peut-être une petite précision, on va parler plutôt de mesures de compensation. Le ministère, dans le cadre donc de l'étude d'impact, doit préconiser de replanter dans la mesure du possible les espèces qui ont un statut précaire, donc qui sont désignées vulnérables ou menacées.

990 Pour ce qui est des 11 espèces en cause qui sont susceptibles d'être ainsi désignées, le ministère ne préconise aucune mesure de compensation étant donné le statut de précarité, disons, moins critique.

**LA PRÉSIDENTE :**

995 Une réaction du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs?

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

1000 Ce n'est pas la vision qu'a le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Cependant, je crois que cette question-là devra être discutée peut-être un peu plus longuement avec les personnes qui sont les mieux en mesure de vraiment élaborer sur le sujet, soit les gens de la Direction du patrimoine écologique, et qui pourraient vraiment vous donner l'heure juste, à savoir pour quelle raison on va vers la compensation par achat de territoire dans  
1005 les situations où est-ce qu'on a plusieurs espèces, de nombreuses espèces.

1010 Parce que dans ce cas-ci, on en a beaucoup: 11 espèces, 17 occurrences... non, plus que ça, 40 occurrences, si je ne me trompe pas. Donc, c'est quand même un nombre qui est assez élevé. Puis moi, les informations qui m'ont été transmises de la part du patrimoine écologique, c'est que dans des conditions telles qu'on retrouve dans le cadre de ce projet-là, on devrait aller vers une demande de compensation de la part du ministère des Transports.

**LA PRÉSIDENTE :**

1015            Alors, on vous demanderait d'avoir une opinion de la Direction du patrimoine écologique sur cette question, qui pourra nous être acheminée par écrit plus tard?

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

1020            Parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

1025            Merci.

**M. BERNARD CARON :**

1030            Merci, Silvio. L'autre point, le point 16, coût annuel d'entretien de 1 kilomètre d'autoroute du même type que la future autoroute 35.

              Dans le cadre de l'autoroute 30, j'avais fait faire une recherche et on avait pris l'exemple de l'autoroute 15, qui est une autoroute qui est semblable, et le coût d'entretien pour deux chaussées, au niveau de l'hiver, c'est 5 000 \$, et au niveau de l'été, c'est 2 000 \$.

1035            Il faut comprendre que l'hiver, c'est le déneigement. Et l'été, quand on parle d'entretien, en ce qui nous concerne, ce sont des opérations vraiment d'entretien, donc de remise en état des accotements, le rapiéçage, le nettoyage des fossés.

1040            Donc, bon an mal an, on estime sur l'autoroute 15, donc c'est par deux voies, donc il faut multiplier par deux pour prendre 1 kilomètre d'autoroute complet. Donc, c'est 7 000 \$ par année. Si on prend 1 kilomètre complet, c'est 14 000 \$. Donc, c'est 7 000 \$ par deux voies de circulation.

1045            Au niveau de l'identification des ministères impliqués dans le travail de révision de la politique, je vous disais hier que c'était prévu pour l'année 2006, et les ministères qui sont prévus être consultés dans le courant de l'année 2006: le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère des Affaires municipales et le ministère de la Santé et des Services sociaux. Donc, ce sont les trois ministères qui vont être amenés à discuter de cette politique-là.

1050            Maintenant, le point 19, votre question était de savoir quel est le coût des acquisitions dans les années 70 et on a actualisé en dollars d'aujourd'hui. Et monsieur Jean Dion a fait cette recherche et va vous présenter ses conclusions verbalement.

1055 **M. JEAN DION :**

Bonjour, madame la présidente. Alors, disons tout de suite que le corridor de l'autoroute 35, sur lequel on discute présentement, a fait l'objet d'acquisitions principalement entre les années 74 et 76.

1060

À cette époque-là, de la façon que ça fonctionnait, c'est que le ministère déposait un plan d'expropriation au bureau d'enregistrement. Aujourd'hui, on les appelle les bureaux de la publicité des droits. Et par ce dépôt-là, le ministère devenait propriétaire immédiatement de l'emprise routière sur laquelle on avait un projet. Les ententes et les négociations qui devaient s'ensuivre se sont faites au fil des années subséquentes et la grande majorité des ententes ont été conclues avec les propriétaires en 1975, 1976, 1977 et 1978, pour la grande majorité.

1065

Alors, ce que j'ai demandé à nos gens à Québec, c'est d'obtenir le cumul des sommes versées de toutes natures. Alors, ça comprend aussi bien l'indemnité en capital, les intérêts, puisqu'il y avait une prise de possession légale à une date antérieure à l'entente qui a été conclue, et tous les frais connexes au niveau des honoraires professionnels, notaires, procureurs, s'il y en avait, et tout ça.

1070

Alors, les acquisitions ont été faites aussi suivant trois plans. Je vous donne le portrait global de tout ça. En dollars donc de l'époque, on se retrouve avec des sommes versées par le ministère de 2 102 000 \$. Et comme les sommes ont été versées au cours des trois, quatre années subséquentes aux procédures légales, j'ai retenu comme date de référence 1976. Et le taux d'indexation provenant de source Statistique Canada pour actualiser cette somme d'argent là de l'époque, donc de novembre 76 à novembre 2004, puisque l'estimation qui fait partie de l'étude d'impact sont des dollars de 2004, nous amène avec un facteur de conversion de 3,5572, ce qui amène la somme à 7 465 000 \$.

1075

1080

Ça conclut.

1085 **M. BERNARD CARON :**

Ça va? La question 20 s'adresse à Guy Bédard: quels sont les effets des vents dominants sur le déplacement des sels de déglçage sur la future autoroute 35?

1090

Monsieur Guy Bédard, comme je vous disais tout à l'heure, a deux études sur le sujet et il en a fait un bref résumé, et il va vous faire part de ce commentaire.

**M. GUY BÉDARD :**

1095

Bonjour. Alors, une des deux études a été réalisée à l'interne du ministère des Transports, par un employé du ministère. L'autre, j'avais induit monsieur Caron en erreur en

mentionnant que c'était une étude universitaire. Finalement, j'ai vérifié un peu plus et c'était une étude d'un autre ministère, à l'époque le ministère des Forêts. Alors, voilà, ça ne change pas le résultat.

1100

Je fais un recoupement des deux études, parce que la motivation initiale n'était pas, dans aucun des deux cas, de mesurer exactement la projection ou la distance d'étalement de l'embrun salin, mais vraiment d'évaluer l'effet sur les végétaux qui étaient à proximité. Donc, à partir des taux d'épandage, on a des taux d'épandage sur la route initialement mais on n'a pas de mesure sur les taux reçus sur chacune des portions évaluées là où il y avait des végétaux. On a un constat sur la plante elle-même et de quelle façon elle est affectée.

1105

Donc, dans l'étude du ministère des Forêts, on avait utilisé les conifères principalement comme étant les plantes appréhendées comme les plus sensibles aux embruns salins et une première rangée de plantes a été placée à 17 mètres de la chaussée. L'évaluation qu'ils en ont faite, c'est que la majorité des plantes situées dans cette localité-là ou à cette distance-là, ont été gravement affectées principalement dans les 0 à 2 mètres à partir du sol, donc la partie inférieure de l'arbre, le tiers inférieur, qui est une appellation qu'on a déjà entendue.

1110

Donc, ça peut nous situer un peu sur la décroissance au niveau du déplacement aérien des embruns à une distance de 17 mètres. C'est à peu près la hauteur à laquelle la majorité des embruns salins se retrouvent et on continue en diminuant comme ça, en s'éloignant de la chaussée.

1115

Pour ce qui est de l'autre étude, celle à l'interne du ministère, une recommandation qui est faite au sujet des conifères, c'est de ne pas les situer à l'intérieur d'une distance de 30 mètres de la chaussée toujours.

1120

Donc, si on recoupe ces deux informations-là, on peut percevoir que de 0 à 30 mètres, dans le cas de plantes très sensibles que sont les conifères, on reçoit ou on a une projection au niveau des embruns salins qui a une certaine importance au niveau des végétaux. Donc, ça nous donne peut-être la zone la plus importante au niveau du dépôt ou de la réception de ces embruns-là.

1125

Mais encore là, on n'a pas de chiffres ou de tableaux qui nous permettraient de dire qu'à une distance de 10, 20 ou 30 mètres, par exemple, les taux sont en décroissance avec des chiffres précis. Ce n'était pas l'objet des études.

1130

**M. BERNARD CARON :**

1135

L'autre point qu'on a discuté, on s'est concertés un certain nombre de personnes et on s'est demandé: «Est-ce qu'on a eu des plaintes?» On a quand même un certain nombre de kilomètres d'autoroute. Et les personnes que j'ai consultées ne se souviennent pas d'avoir eu

1140 des plaintes spécifiques pour avoir des pertes de plantes agricoles au niveau des autoroutes.  
C'est une mesure qui est tout simplement arbitraire, mais j'ai rencontré trois autres de mes confrères et il n'y a pas eu de plaintes spécifiques à ce sujet-là de perte de production.

**M. GUY BÉDARD :**

1145 Si vous le permettez, je pourrais juste apporter un complément d'information qui détermine un peu les facteurs qui contribuent à une augmentation ou non des embruns salins, à leurs déplacements.

1150 Il y a premièrement la quantité évidemment de sel qui est appliqué sur les chaussées concernées. Il y a le nombre et la vitesse des véhicules qui sont des données très importantes.

Évidemment, dans le cas de l'étude, c'était l'autoroute 20 à Sainte-Brigitte, un peu à l'est de Saint-Hyacinthe. Et à l'époque, c'était des densités d'environ 17 000 véhicules/jour sur cette autoroute.

1155 Il y a aussi la vitesse des vents qui évidemment est primordiale pour avoir une idée des déplacements. Et il y a aussi l'orientation de la route, qui est un facteur. Si la route est perpendiculaire totalement aux vents dominants, évidemment la déportation va s'éloigner davantage de la route vers les riverains. Si c'est à angle, bien, on va rester davantage à l'intérieur de l'emprise pour les déplacements. Voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

1165 Merci. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, avez-vous un complément d'information à fournir sur cet aspect-là?

**M. YVON PESANT :**

1170 Non, pas vraiment. Nos remarques sont un peu à l'effet de ce qu'on vient d'entendre, à savoir ce que justement mon confrère Robert me disait pendant que madame parlait. C'est qu'on a vu qu'il y avait des dommages notamment sur des conifères puis des trucs comme ça. Mais par rapport aux cultures, on est encore en train de chercher l'information.

1175 Mais cela dit, moi, j'étais en réunion ce matin, je n'ai pas pu explorer. Bernard, je vais le laisser répondre.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

1180 Bonjour, madame la présidente. Écoutez, j'ai fait des recherches. J'ai contacté mes collègues de l'Université du Vermont ainsi que de l'Université Cornell de l'État de New York et j'ai été aussi sur le site Internet. Dépendant de la demande de recherche qu'on fait, si on demande,

mettons, les impacts du déglacement sur la végétation, il y a au-dessus de 30 000 occurrences. Si on va pour l'agriculture, parce que c'est ce qui nous concerne ici, il y a au-dessus de 20 000 occurrences.

1185

Là, c'est documenté depuis les années 1950. Ça fait que les technologies ont évolué. Les produits ont évolué. J'ai regardé quelques études rapidement, parce que le temps qui m'était alloué était très limité sur les 20 000 occurrences. Il y a comme un consensus que, effectivement, il y a des dommages causés à la végétation.

1190

Par contre, la majorité de ce que j'ai lu porte effectivement sur les arbustes ou les arbres qui perdent leurs feuilles ou les conifères. Et dépendant des variables, parce qu'il y a plusieurs variables qui sont touchées, comme on disait le dosage des sels, le taux de circulation, la densité, la direction des vents, la pente de la route. plus après ça la sensibilité des plantes en question, le type de sol. Il y a beaucoup, beaucoup d'éléments.

1195

Puis comme n'importe quelle étude, il faut qu'elle soit contre-vérifiée par une autre étude et le temps ne nous a pas permis de réaliser ça. Donc, on peut conclure, si on regarde, comme monsieur Caron le dit, au Québec, on n'a pas de plaintes à ce sujet-là au niveau de l'agriculture actuellement, puis il y en a des routes, puis il y en a des cultures agricoles alentour de ça.

1200

Si on regarde dans la région de Saint-Hyacinthe de mon collègue Yvon, les compagnies qui font la vente de produit comme le maïs, qui est la plante qu'on pourrait dire qui est la plus produite, mettent des parcelles d'essai et ils invitent les producteurs à aller visiter au mois de septembre, fin août. Puis s'il y avait des dommages, je pense qu'ils ne choisiraient peut-être pas ces sites-là. Ça fait qu'il faut faire attention. Il y a une capacité de dilution aussi. Il y a tellement de variables que le temps qui nous est alloué pour faire la recherche, on ne pourrait pas vous pister.

1205

1210

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Maintenant pour ceux qui font, par exemple, la culture biologique, est-ce que ça peut influencer quelque chose ou pas du tout?

1215

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, madame.

1220

**LA PRÉSIDENTE :**

De toute façon, si vous pouvez donner des compléments plus tard, vous reviendrez par écrit et on va rendre disponible l'information. Merci. On continue.

**M. BERNARD CARON :**

1225

Sans vouloir insister sur le sujet, on voit que la largeur de l'emprise a un impact. Plus on est rapproché de la chaussée, plus il y a de l'impact, mais l'impact me semble faible.

1230

Le point 21, quels sont les débits de circulation projetés dans l'échangeur de Saint-Armand Sud? Monsieur Éric Peissel a l'information sur ce sujet.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

1235

Bon après-midi! On voit sur l'écran, en fin de compte, les projections de débit qui ont été faites. Comme beige pâle, c'est 2001; en rouge, c'est 2011 qui est l'année visée comme l'année d'ouverture de l'autoroute complète; et en jaune, c'est 2021.

1240

Alors, juste pour situer tout le monde, vers cette direction, c'est Montréal, et la frontière américaine se trouve juste un peu plus loin dans cette direction-ci. Le secteur de Philipsburg et de Saint-Armand se trouve ici, on voit très bien. Et en fin de compte, l'échangeur avec l'église qu'on discutait, tout ça, se trouve là.

1245

La majorité, encore une fois basé sur les enquêtes origine-destination qui ont été faites, en fin de compte à proximité juste à environ ici, nous a laissé savoir combien de personnes sont destinées de et vers Saint-Armand. Et avec ces données, c'est comme ça qu'on a fait nos projections de débit.

1250

Alors de Montréal, aujourd'hui, on a environ 800 véhicules qui vont et viennent de direction Montréal, alors environ 400 qui rentrent et 400 qui sortent. Alors, quand on a des bretelles d'autoroute, c'est certain, c'est divisé moitié-moitié avec les gens qui rentrent et qui sortent, parce que c'est, comme j'ai dit, toujours assez pendulaire. Comme effet, c'est toujours des chiffres qui sont arrondis parce que, jour par jour, les chiffres changent toujours. La circulation, ce n'est pas constant.

1255

Deux, des États-Unis, c'est certain, c'est beaucoup moins important, une centaine de véhicules, environ 50 dans chaque direction qui rentrent et qui sortent dans le chemin rue Montgomery et rue Quinn, chemin Saint-Armand, chemin de la Station. Ça change de nom plusieurs fois le long, alors c'est tout le même axe qu'on discute là.

1260

Alors, on voit qu'il y a une augmentation naturelle qui aurait lieu. Mais selon nous autres, la construction de l'autoroute, parce que ce coin est déjà complètement accessible avec un carrefour à niveau, puis il n'y aura pas d'augmentation d'accessibilité en termes de la ville, que les augmentations seront plutôt naturelles.

1265

On a juste fait des enquêtes auprès du ministère des Transports parce que la rue Quinn ici, ça appartient au ministère. Ils ont fait des comptages. Il y a environ 700 véhicules par jour



1270 qui utilisent la rue Quinn, Saint-Armand, de la Station, parce qu'encore une fois ça change de nom plusieurs fois. Cependant, ce comptage n'a pas différencié les véhicules lourds des véhicules légers, les autos, alors on sait seulement qu'il y a 700 véhicules environ par jour qui empruntent cet axe-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1275 Aujourd'hui.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

1280 Aujourd'hui. Mais encore une fois, ce sera une augmentation naturelle qu'on voit, qui représente environ 13 % ou 14 % d'ici 2011 et une trentaine de pour cent d'ici 2021, qui est l'augmentation naturelle qu'on a regardée et recensée avec les augmentations de mobilité, les croissances de population et les tendances qui étaient observées.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1285 Avez-vous une marge d'erreur dans votre modélisation?

**M. ÉRIC PEISSEL :**

1290 Certainement. En fin de compte, en termes de circulation, on vise 25 % de précision, plus ou moins. Et encore une fois, avec la circulation, on a fait des comptages une journée, on espère bien que cette journée est représentative. Il y a tellement de facteurs dans la circulation qui varie, que, c'est ça, on vise environ un 25 % de marge d'erreur. Ça semble immense, mais en termes de circulation dans la même route dans une année, tu peux avoir même 50 % de variation en termes de débit.

1295 Alors, c'est quelque chose qui est loin d'être une science, mais on essaie avec les outils qu'on a et les comptages, on a recensé ça avec des enquêtes origine-destination très précises qu'on essaie de rester dans ces 25 % d'erreur.

1300 **M. BERNARD CARON :**

Merci. Ça regarde toujours Éric Peissel, la question 26, qui est la dernière: quel seront les débits projetés et l'augmentation du camionnage prévue sur l'autoroute 35 une fois les segments 1 et 2 construits?

1305 Vous posiez la question: effectivement, quand les sections 1 et 2 seront construites, est-ce qu'il y aura sur la route 133 une augmentation de la circulation. Donc, Éric?

**M. ÉRIC PEISSEL :**

1310

En regardant, en fin de compte, l'avantage si seulement la première moitié de l'autoroute est construite, il y aurait des gains de temps, effectivement. Cependant, qu'est-ce qui arrive, en fin de compte, on aurait un carrefour à feux qui aurait besoin d'être aménagé à ce carrefour. Alors, il aurait besoin que tout le monde qui sort de la 35 doit virer. Or, le carrefour à feux aurait des pénalités en termes de temps. C'est certain, il y aurait encore des gains marginaux par contre si on prend en compte le feu, mais il y aurait encore des gains.

1315

De savoir combien du 210 camions en 2011, 240, qui feront le transfert, c'est très difficile avec les données. Par contre, il est à noter que même si on ne construit pas l'autoroute 35, on vise que le nombre de véhicules augmentera de 5 000 aujourd'hui, environ 7 000 en 2021, et que les camions augmenteraient de 1 400 aujourd'hui à 1 930 en 2021.

1320

Alors, on voit, même si on a un transfert on dit de moitié de 210 potentiel, que l'augmentation naturelle est beaucoup plus importante. Alors, quand l'autoroute est complètement parachevée, c'est là où il va avoir vraiment un bénéfice net et que même la construction de cette petite partie de l'autoroute, ce n'est pas aussi grave que les augmentations naturelles qui «occurrent» déjà aujourd'hui.

1325

Mais comme je dis, c'est vraiment difficile de quantifier le 210, combien de ces 210 là. Et même ces 210 là, ce serait un chiffre maximal parce qu'il y a des contraintes aux deux postes frontaliers existants. Il y a plusieurs courtiers qui n'existent pas à chaque poste frontalier.

1330

Et aussi sur le cas de l'autoroute 15, il y a des «international trail park» qui se trouvent sur l'autre côté de la frontière américaine, à Champlain, où des gros expéditeurs comme FEDEX, UPS ont des cours de transbordement où il y a beaucoup de camions qui sont obligés de transférer leur marchandise là. Même s'ils sont destinés pour le Vermont, à cause de cet emplacement-là, ils sont obligés d'utiliser Lacolle.

1335

Alors, à cause de ça, c'est certain, on a pris le cas le pire, si tous les camions qui pourraient faire le transfert le font. Par contre, c'est certain, il y a ce type de bémol là qui existe à cause qu'il y a aussi des raisons qu'ils choisissent les postes frontaliers, ce n'est pas toujours seulement le temps qui est le facteur déterminant.

1340

**LA PRÉSIDENTE :**

1345

On reviendra sur cette question-là ce soir, de toute façon, parce que justement la question amène le problème d'augmentation du trafic lourd, même s'il est naturel dans le secteur entre Saint-Sébastien et Philipsburg, sur un segment qui ne serait pas complété d'autoroute. Alors, il faudra voir comment ça pourrait être viable pour les gens. On reverra ça ce soir. Puis pour l'économie aussi. Ça va?

1350

**M. BERNARD CARON :**

C'était la dernière intervention.

1355

**LA PRÉSIDENTE :**

On devait revenir sur la question de l'économie, mais on a beaucoup de questions à parler avec vous, monsieur Brassard. Alors, on va prendre une pause parce qu'on doit faire les ajustements avec les téléphones qu'on va avoir après. Alors, on va aussi régler ces questions-là et on vous entendra par la suite.

1360

Pour les gens qui se sont inscrits au registre, il y en a, à ma connaissance, cinq. Voulez-vous indiquer si vous allez pouvoir aussi revenir ce soir? Si oui, on va vous passer en priorité ce soir; si non, on vous garantit qu'on va vous recevoir cet après-midi. Alors, réglez tout ça pendant le dix minutes de pause. Merci.

1365

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

1370

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous allons plus tard avoir le témoignage de monsieur Pierre Brassard concernant le développement économique, innovation et l'exportation pour nous parler justement de tous ces aspects-là.

1375

Alors, on va d'abord entendre madame Lyne Gamache. Bon après-midi, madame Gamache.

1380

**Mme LYNE GAMACHE :**

Oui, bonjour.

1385

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour. Alors, on a eu une question hier qui vous était adressée. Je vais laisser le porte-parole du ministère, monsieur Caron, la mettre en contexte.

1390

**M. BERNARD CARON :**

Bonjour, madame Gamache.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1395

Bonjour.

**M. BERNARD CARON :**

1400

Donc, tel qu'on en a discuté ce matin, il y avait deux questions auxquelles je vous ai demandé de répondre. La première: quel sera l'impact de la construction de l'autoroute 35 sur le niveau de bruit de la résidence située sur le rang Ducharme, intersection de la route 202, cette résidence étant située à environ 400 mètres de la future autoroute 35? Est-ce que ce niveau de bruit là peut amener des mesures d'atténuation?

1405

On t'a transmis le plan de localisation de cette résidence et tu as l'étude d'impact, donc quels sont tes commentaires à ce sujet.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1410

Normalement, la zone d'étude, lorsqu'on considère une nouvelle route, s'étend jusqu'à 300 mètres du corridor de la nouvelle route. Donc, dans ce cas-ci, à 400 mètres, on est vraiment au-delà de la zone d'étude.

1415

Toutefois, j'ai fait une estimation entre Saint-Sébastien et Saint-Pierre-de-Véronne où se situe la résidence, à 400 mètres, la contribution sonore de l'autoroute serait d'environ 40 décibels, ce qui est quand même très bas. Ça, c'est en moyenne sur une journée.

1420

Je n'ai pas de données sur le niveau sonore actuel à la résidence actuellement causé par la circulation sur le rang Ducharme. Mais si on estime que c'est comparable à ce qu'on retrouve dans le secteur, il y a eu des relevés sur d'autres rangs, si on estime donc que c'est comparable, ça peut avoisiner 45 décibels en moyenne sur une journée. Donc, au total, autoroute plus niveau sonore ambiant, on peut parler d'environ 46 décibels en moyenne sur une journée.

1425

Je rappelle que 55 décibels et moins, c'est considéré comme un niveau sonore qui est acceptable, en fait qui est quand même très calme selon les critères non seulement du ministère mais d'autres organismes. Donc, il n'y a pas de mesures d'atténuation qui seraient envisagées, simplement parce que selon la façon que le ministère évalue l'impact sonore, en fait, l'impact serait faible et non atténuable.

1430

Est-ce que ça répond bien à la question?

**LA PRÉSIDENTE :**

1435

Oui, madame Gamache. Vous allez pouvoir communiquer cette information-là au

propriétaire de la résidence, tel qu'il a été demandé hier?

**M. BERNARD CARON :**

1440 Je n'ai pas eu le temps d'en discuter avec Lyne. Mais officiellement, je vais lui demander, lorsque je vais la revoir, de communiquer avec madame et de lui expliquer la situation étant donné qu'elle ne pouvait pas être là aujourd'hui.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1445 Il n'y a pas de problème.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1450 J'aurais une question, madame Gamache. Est-ce que vous avez pris le relevé des décibels actuels?

**Mme LYNE GAMACHE :**

1455 Non. En fait, il n'y a pas eu de relevé sur le rang Ducharme à cet endroit-là, simplement parce qu'à 400 mètres, on était vraiment à l'extérieur de notre zone d'étude. Normalement, on étudie un corridor de 300 mètres de chaque côté de la route. Donc, il n'y a pas eu vraiment de relevé sonore à cet endroit-là en particulier.

1460 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Mais l'ambiance à 300 mètres, c'est quoi?

**Mme LYNE GAMACHE :**

1465 Si on envisage la construction de l'autoroute?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1470 Actuellement.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1475 Actuellement, comme je disais, si on le compare avec d'autres endroits similaires dans la zone d'étude, près d'un rang, je n'ai pas les débits sur la 202, mais si on compare, ça pourrait être aux alentours de 45 à 50 décibels en moyenne sur une journée. Ça doit être relativement calme.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1480

Merci.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1485

D'accord.

**M. BERNARD CARON :**

1490

Lyne, la seconde question est la suivante: distance à laquelle doit être située une résidence d'une route pour que le niveau de bruit soit jugé suffisamment élevé pour justifier des mesures d'atténuation.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1495

On ne peut pas répondre vraiment par une distance parce que c'est toujours fonction du débit qu'on va retrouver sur une route.

1500

Pour les nouvelles routes, le ministère, généralement, essaie de conserver un environnement sonore de 55 décibels et moins, ce qui fait que dans un cas comme celui-ci, si on parle toujours du même cas, en fait, il faudrait que l'autoroute génère au moins 56 décibels, donc un petit peu plus que 55 décibels, pour que des mesures d'atténuation soient envisagées. Et on est loin de ça. Il faudrait, en fait, que la maison se trouve à environ 130, 120 mètres de l'autoroute 35, ce qui n'est pas le cas, elle est à 400 mètres.

1505

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

55 décibels, comme on en a parlé à Saint-Jean-sur-Richelieu, c'est autant en milieu urbain qu'en milieu rural?

1510

**Mme LYNE GAMACHE :**

Vous voulez dire est-ce que c'est une limite acceptable en milieu rural et urbain? C'est ça?

1515

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est certainement en urbain, mais en rural aussi?

**Mme LYNE GAMACHE :**

1520

Oui, on ne fait pas de distinction entre le milieu rural ou urbain. C'est le même niveau

sonore qui est appliqué.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1525           Merci.

**M. BERNARD CARON :**

1530           Ça va. Lyne, je t'avais posé une question concernant le LC10, la question 11. Tu m'avais dit que tu pourrais probablement m'envoyer les documents en fin de journée?

**Mme LYNE GAMACHE :**

1535           Oui. Je vais fournir en fin de journée les niveaux sonores, ce qu'on appelle les L10, qui sont des pointes de bruit, pour les relevés qui ont été faits à Saint-Jean-sur-Richelieu mais également pour les relevés qui ont été faits aux alentours du prolongement de l'autoroute 35.

**M. BERNARD CARON :**

1540           Donc, on pourra les remettre à la commission ce soir.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1545           Oui.

**M. BERNARD CARON :**

Je te remercie beaucoup.

1550           **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame Gamache.

1555           Avant de fermer, est-ce qu'il y a des questions dans la salle qui concernent le bruit ou le climat sonore? Oui, madame? Alors, je vous demanderais de venir à la table. Madame Gamache, restez avec nous.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1560           Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1565 On vous demande de vous identifier, s'il vous plaît. Est-ce que vous étiez inscrite cet après-midi?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1570 Non. Je vais attendre à ce soir pour m'inscrire parce que je sais qu'il y avait beaucoup de monde. Ça fait que je vais faire vite.

**LA PRÉSIDENTE :**

1575 Votre nom?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1580 Perle St-Jean de Saint-Armand. Je suis sur le tracé de la 35 aussi. Je demeure sur la 133. Moi, on m'a dit que le bruit augmenterait tellement que je serais vraiment incommodée. Je voudrais savoir s'il y a eu une étude à ce moment-là près des douanes et qu'est-ce que ça va avoir comme impact. C'est quoi le taux de bruit sonore.

**LA PRÉSIDENTE :**

1585 D'accord. On va regarder exactement où vous êtes située.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1590 Bien, fixez les douanes, admettons, c'est là, les douanes de Saint-Armand, Philipsburg.

**LA PRÉSIDENTE :**

1595 Est-ce qu'on peut nous donner l'information concernant l'état de la situation actuellement au niveau sonore?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1600 C'est à cet endroit-là.

**M. BERNARD CARON :**

Lyne, on se situe environ, je te dirais, à 2-300 mètres du poste des douanes, un peu au nord du collège qui se situe aux côtés des douanes.



**Mme PERLE ST-JEAN :**

1605

Entre la Stanley Drive et la Falaise.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1610

On parle d'augmentations mais qui sont minimes, d'augmentations d'environ 1 décibel. Et l'impact anticipé en 2021, il est tout au plus faible. Il n'y a pas d'impact moyen ou fort. Donc, ce sont des faibles augmentations qui sont prévues parce que, en fait, les débits vont quand même augmenter légèrement. Mais c'est ça, c'est de l'ordre de 1 décibel, ce qui est quand même mineur.

1615

**M. BERNARD CARON :**

Est-ce qu'on sait, Lyne, quel est le niveau sonore approximatif dans le secteur?

1620

**Mme LYNE GAMACHE :**

La majorité des habitations se situent en zone de climat sonore qui est acceptable, donc qui est inférieur à 55 décibels. Il y a quelques habitations qui se situent entre 55 et 60. C'est sûr que les habitations qui sont en bordure de la 133 sont situées dans un climat qui est plus perturbé, donc qui est entre 60 et 65.

1625

À l'approche de la frontière américaine, il y en a une qui est plus, je ne peux pas vous la montrer, mais qui est située dans un secteur qui est plus fortement perturbé par le bruit, donc au-delà de 65 décibels. Ça, c'est la situation actuelle.

1630

Pour la situation projetée, je parle en 2021, la situation, en fait, ne change pas beaucoup, elle reste assez comparable, comme je vous disais, avec une augmentation tout au plus de 1 décibel.

1635

Je ne sais pas si ça répond bien à la question de madame? Parce que c'est difficile, je ne peux pas vous la situer sur une carte.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

1640

Oui, merci beaucoup. Ça fait que comme ça, il va avoir plus de trafic mais pas plus de bruit. Ça me satisfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

1645

Mais ce qu'on a dit, c'est qu'il y aurait un petit peu plus de bruit, mais ce qu'on a compris de la réponse, c'est que ce ne serait pas significatif. Parce que pour que ce soit significatif, je

crois que c'est 2 ou 3 décibels pour qu'on entende la différence?

**Mme LYNE GAMACHE :**

1650

Oui. En fait, une augmentation de 1 décibel est à peu près imperceptible. Pour vraiment noter une différence, il faut avoir une augmentation d'environ 3 décibels, ce qui est loin d'être le cas avec le prolongement de la 35, on parle d'une augmentation tout au plus de 1 décibel.

1655

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1660

Merci. Ça va? Alors, on vous remercie, madame Gamache, pour votre témoignage.

**Mme LYNE GAMACHE :**

1665

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1670

Merci. Alors, en ce qui concerne la baie Missisquoi, est-ce qu'on va pouvoir avoir le témoignage de monsieur Martin Mimeault? Par lien téléphonique? Ça va se préparer aussi?

Alors, pendant que vous préparez ça, on va recevoir madame Annie Tessier.

**Mme ANNIE TESSIER :**

1675

Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

1680

Bonjour!

**Mme ANNIE TESSIER :**

1685

Moi, ma question va plutôt toucher la question du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant la plaine inondable.

Moi, j'aurais aimé ça qu'on me précise clairement où se situait la ligne des hautes eaux,

1690 où commençait la plaine inondable 2-20 ans, puis si on pouvait considérer une partie en culture comme à saveur écologique et de protection d'espèces, si ça pouvait se faire en même temps, une frayère et une culture du sol, si c'est inondé seulement une fois aux 10 ans.

**LA PRÉSIDENTE :**

1695 C'est bien.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1700 Je m'excuse, j'ai manqué un petit peu malheureusement le début de la question. Je vois que vous avez abordé le fait que la plaine inondable touche les terrains agricoles, donc qui n'a pas une valeur écologique très grande, je crois? Est-ce qu'on peut confirmer ça?

**Mme ANNIE TESSIER :**

1705 Moi, je posais la question, ce que je voulais savoir, c'était où est-ce qu'elle commence la plaine inondable, où est-ce que la ligne des hautes eaux se situe exactement, puis si le fait que le sol soit en culture année après année et que ce soit inondé seulement une fois aux 10 ans, si on peut calculer que c'est une zone de frayère pour le brochet.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1710 Bon, je vais répondre peut-être au deuxième volet de la question. Monsieur Fréchette répondra plus au niveau du tracé.

1715 Effectivement, je suis bien d'accord avec vous que les terres agricoles qui sont cultivées là présentement ne présentent, à mon avis, aucun intérêt écologique vraiment. C'est plutôt tout près de la zone dans le 0-2 ans que se situe la frayère et non pas dans le milieu des terres, on s'entend très bien.

1720 Bizarrement, le brochet, lui, ce qu'il fait, quand la baie s'étend au printemps, il va frayer carrément dans le bois. L'eau s'étend dans le boisé et il aime ça aller frayer là. Non, ce que je veux dire, c'est qu'il s'étend vraiment à la limite à peu près de l'eau, qui s'étend aux deux ans, jusque là. C'est là. Il ne va pas frayer dans le milieu des terres agricoles; ça, on s'entend là-dessus.

1725 Évidemment, la politique de protection, comme je disais, vise à protéger les milieux écologiques, mais si on utilisait, si jamais le tracé vert tout près du boisé était fait, c'est certain que ça n'aurait pas un effet direct peut-être à cet emplacement-là sur le milieu écologique mais possiblement sur la partie ouest, sur tout le reste de la plaine inondable.

1730 Je ne sais pas si vous comprenez ce que je veux dire? Il n'y a pas un effet direct sur le

fait que l'autoroute va être sur les terres agricoles, mais sur tout le reste peut-être. De par son effet barrage, de par son effet de modification du milieu en tant que tel, ça pourrait modifier, avoir un effet indirect sur le restant. C'est un petit peu ça.

1735 C'est ma première partie de réponse. Monsieur Fréchette pourra compléter là-dessus.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

1740 Dans la modélisation ou la délimitation, pardon, des eaux inondables, on commence par déterminer les cotes d'inondation, quel est le niveau atteint par l'eau d'une façon statistique pour une récurrence de deux ans. Si je traduis en langage un peu plus ordinaire, une fois par 2 ans l'eau se rend à ce niveau-là, puis je parle en hauteur, une fois par 2 ans, une fois par 20 ans et une fois par 100 ans.

1745 Dans le cas de la baie Missisquoi, de façon plus précise, il y a une station à Philipsburg qui note en continu les niveaux atteints dans la baie Missisquoi. Alors, il y a une relation statistique qui est faite par la suite à partir de...

1750 J'ai les données ici. C'est que la série de statistiques est entre 1972 et 2002. À partir des relevés pendant toutes ces années-là, ils ont établi qu'une fois tous les 2 ans, le niveau atteint était à ce niveau-là, une fois par 20 ans était à un autre niveau et une fois par 100 ans était à un autre niveau.

1755 Les cotes les plus récentes que j'ai, c'est en termes géodésiques: 30,32 mètres pour le 2 ans; 31,0 mètres pour le 20 ans; et 31,25 mètres pour le 100 ans. C'est précis et parce que c'est à partir... ce n'est même pas une simulation hydraulique le long d'un cours d'eau, c'est simplement une statistique. Le temps suivant, c'est la détermination de la zone à partir de ces cotes-là.

1760 Maintenant, nous, comme je vous disais, nos cartes ne sont pas encore diffusées. On a uniquement les cartes d'autrefois, qui datent de 1980. Mais je sais que le ministère des Transports a procédé à une certaine forme de détermination pour les fins de l'étude et il y avait une carte qui apparaissait. Si vous pouviez préciser de quelle façon vous l'avez faite.

1765 **M. BERNARD CARON :**

La carte que l'on a mise à l'écran donne justement les cotes 20 ans et 100 ans. Par contre, on a seulement que le tracé recommandé sur cette carte-là; donc, en jaune, les cotes 2004 qui nous ont été données, et la cote 100 ans 2004.

1770 Je ne sais pas, Silvio, si tu as un commentaire plus technique?

**M. SILVIO MORELLI :**

1775 Oui, effectivement, dans le cadre de l'étude hydraulique qui a été réalisée pour l'étude d'impact, on a obtenu les données, en fait, du Centre d'expertise hydrique du ministère de l'Environnement de 2004.

1780 On était confrontés à la problématique. Nous, on ne pouvait pas attendre la production des cartes officielles. Donc, on devait faire les simulations, ce qui a été fait dans le cadre de l'étude hydraulique, de sorte qu'on a pu donc modéliser la situation actuelle et la situation avec le pont et l'autoroute.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1785 Donc, ça a été confirmé votre modélisation par le ministère?

**M. SILVIO MORELLI :**

1790 Oui. On a déposé l'étude. On a eu aucun commentaire sur le...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1795 C'est bien les cartes dont on parlait tout à l'heure?

**M. SILVIO MORELLI :**

C'est les cartes qui sont dans l'étude d'impact, effectivement.

1800 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

1805 Dans les réponses ou dans la première partie?

**M. SILVIO MORELLI :**

1810 En fait, on a eu des questions sur les effets en amont du pont, qu'on a présentés dans les réponses aux questions. C'était pour les habitations situées le long du chemin Archambault pour voir si les rehaussements prévus occasionnaient une problématique pour ces habitations-là et l'étude a démontré qu'il n'y avait aucun impact pour ces résidences-là.

1815 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Mais pour répondre peut-être à madame, ma question, c'était dans le sens pour l'interpolation, laquelle vous avez produite pour simuler la ligne 20 ans et la ligne 100 ans...

1820 **M. SILVIO MORELLI :**

Oui.

1825 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

... c'est à partir d'un fond topographique? C'est une stéréo restitution? C'est à partir d'un laser aéroporté?

1830 **M. SILVIO MORELLI :**

C'est les données... Nous, on avait rencontré les gens du service hydrique chez vous, qui nous a donné la topo et les cotes dans la baie Missisquoi les plus récentes, qui ont servi à la production des cartes qui ne sont pas disponibles pour l'instant.

1835 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Ils ont donné finalement les points topos du laser aéroporté qu'ils ont fait en l'an 2000.

1840 **M. SILVIO MORELLI :**

Tout à fait.

1845 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Mais moi, j'ai été en mesure de comparer la carte produite par le ministère des Transports et celle que nous, nous avons produite, et elles ne sont pas significativement différentes. Le tracé passe, grosso modo, à la même place.

1850 S'il y a quelque chose, il y a peut-être une généralisation un peu supérieure qui a été faite sur votre tracé, dans le sens qu'on n'a peut-être pas suivi toutes les petites rigoles. C'est un petit peu plus adouci, mais c'est très très similaire.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1855 Merci.

**M. SILVIO MORELLI :**

1860 Si je peux rajouter, l'exercice, effectivement, c'était de positionner notre tracé, en fait l'optimiser pour... on ne pouvait effectivement pas suivre toutes les échancrures des limites, mais on a essayé de positionner ça à la limite du 20 et du 100 ans.

**LA PRÉSIDENTE :**

1865 D'accord. Alors, hier, on a vu que dans le fond, la politique visait à protéger les ouvrages finalement pour que le gouvernement arrête de payer pour des constructions qui ont été endommagées par des inondations ou évite de refaire des travaux routiers parce que, bon, il y a des routes qui ont été mis à des endroits qui sont susceptibles d'être perturbés par des inondations.

1870 Donc, dans ce cas-ci, le ministère des Transports nous dit que l'ouvrage, l'option verte si vous voulez, permettrait de contrer la problématique d'attaque, si vous voulez, à cette structure-là, la rendant moins vulnérable.

1875 Pour ce qui est de l'aspect biologique, oui, vous avez un élément?

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

1880 Oui. Peut-être quand on parle de la protection des biens et des personnes dans le cadre des mesures de la politique, ce n'est pas uniquement la protection des biens et des personnes qu'on y implante. C'est aussi la protection des biens et des personnes qui y sont déjà.

**LA PRÉSIDENTE :**

1885 Oui, oui.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

1890 Ce que je veux dire, si on met un volume donné dans la plaine inondable, c'est certain que l'eau va ailleurs. Or, l'impact n'est pas seulement de la future autoroute 35, mais c'est les impacts cumulatifs qui s'additionnent et qui éventuellement peuvent se répercuter de l'autre côté de la baie, à Venise-en-Québec, et inonder des personnes qui y sont déjà aussi. Ce n'est pas uniquement l'immunisation.

**LA PRÉSIDENTE :**

1895 D'accord. Alors, pour ce premier volet-là, pour éviter que l'eau aille ailleurs, en tout cas, il pourrait y avoir des mesures. Ça, on a vu... non?

1900 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Non.

1905 **LA PRÉSIDENTE :**

Si l'eau circule en dessous de l'ouvrage par des canaux?

1910 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Oui. Ça, à ce moment-là, l'eau traverse. Donc, le volume qui est de l'autre côté, d'accord, c'est un volume qui... l'autoroute elle-même. On parle de quelques kilomètres par un 70 mètres, c'est un volume qui est non négligeable. Et ça, ça cause un rehaussement qui peut être mesurable mais qui peut être infime. Mais au sens de la politique, nous, ce qu'on dit, c'est que si on les additionne, celui-là avec les autres éventuels, c'est ce qu'on veut éviter.

1915

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. En tout cas, pour ce qui est l'augmentation, l'influence, parce que je les reprends un par un, là, pour qu'on voit ce qu'il en est concrètement, parce qu'il y a la théorie mais on veut voir concrètement ce que ça implique, alors qu'est-ce que ça impliquerait concrètement au niveau de l'implantation comme telle de l'autoroute, qu'est-ce que ça impliquerait comme rehaussement dans la plaine inondable, le tracé vert par rapport au tracé rouge.

1920

1925 **M. SILVIO MORELLI :**

Dans les deux cas, on obtient les mêmes résultats au niveau des rehaussements. On parle de 2, 3 et 5 centimètres respectivement pour les récurrences 2, 20 et 100 ans.

1925

1930 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous contestez cette approche-là? Est-ce que vous avez vu les façons dont les calculs ont été faits pour en arriver à ce résultat-là?

1930

1935 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Je dois préciser que moi, je ne travaille pas au Centre d'expertise hydrique. Je ne suis pas un spécialiste dans le domaine hydraulique et dans le domaine hydrologie. Moi, j'ai parlé de culture générale de l'application. Mais s'il fallait confronter ces données-là, il faudrait aller voir les gens du Centre d'expertise hydrique, qui relèvent du ministère de l'Environnement mais qui ne sont pas partie du ministère.

1935

1940



**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Oui, madame Dupont?

1945

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Peut-être apporter un dernier élément, finalement, concernant la façon dont ça va être traité le projet et l'ensemble de ses variantes.

1950

Maintenant qu'il y a une nouvelle variante, il est évident qu'elle va être considérée dans l'analyse au même titre que les autres variantes et on demandera peut-être des précisions encore quant aux impacts de cette variante-là au niveau faunique, au niveau hydrologique, au niveau... en tout cas, sur l'ensemble des niveaux. Donc, elle sera considérée même si, dans les faits, le gouvernement ne devrait pas accepter qu'elle soit là à cause de la politique, mais elle sera tout de même considérée dans le traitement du dossier.

1955

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous étiez là hier quand il y a eu la présentation par le promoteur à la commission de la comparaison de l'option des citoyens, l'option verte...

1960

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Tout à fait.

1965

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

... et l'option rouge qui était proposée. Et la première partie démontrait, en sommaire, que l'infrastructure ne causait pas d'impact négatif. Par contre, sur la faune et la flore, il y avait quelques éléments.

1970

Mais au niveau de la structure, ce que je retiens, en tout cas ce qu'ils nous ont montré dans les tableaux hier, c'est qu'il n'y avait pas d'impact sur le rehaussement et sur l'immunisation.

1975

**Mme CÉLINE DUPONT :**

J'ai, bien sûr, entendu tout ce que le ministère des Transports a mentionné sur ce tracé-là hier. Cependant, de la façon dont ça fonctionne dans la procédure, les étapes, il y a des étapes à suivre et la prochaine étape...

1980

Bon, l'étape qu'on vient de passer, nous, c'est la recevabilité. Donc, oui, on accepte ce qui a été présenté dans l'étude d'impact. Maintenant, il y a tout le volet de consultation

1985 publique et d'information publique. Par la suite, nous, on va reconsulter l'ensemble des ministères et organismes concernés et, là, c'est les spécialistes qui se prononcent: «Oui, ce projet-là est acceptable tel quel, ce projet-là est acceptable sous telle condition ou n'est pas acceptable.» Donc, il faut vraiment consulter les spécialistes.

1990 Parce que je ne peux pas, moi, ici, me dire spécialiste en hydrologie, etc. Donc, je ne peux pas prendre position pour l'instant au nom du ministère. On n'en est pas vraiment, mais vraiment pas rendu là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

1995 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2000 Ce n'était pas une prise de position sur ce tracé-là qu'on cherchait mais plutôt une réponse qui a été demandée par madame Tessier sur, finalement, l'impact d'une option plutôt que l'autre par rapport à deux éléments précis. C'était juste pour essayer de voir concrètement qu'est-ce que ça impliquait.

2005 Alors, est-ce que vous avez eu réponse à votre question?

**Mme ANNIE TESSIER :**

2010 Oui. Je n'ai pas eu la réponse que je voulais avoir, là, si c'est votre question, mais oui, ça répond en partie à mes interrogations.

**LA PRÉSIDENTE :**

Du côté de monsieur Caron?

2015 **M. BERNARD CARON :**

Je n'ai pas d'autres commentaires. Je pense qu'on a donné l'information qu'on avait.

**LA PRÉSIDENTE :**

2020 Nous, on a fouillé tout ce qu'on a pu jusqu'à présent. Si on a d'autre information additionnelle qui nous est fournie, on va la rendre disponible, c'est sûr.

**Mme ANNIE TESSIER :**

2025

Ce serait peut-être juste aussi d'avoir... sur la carte, on voit le 0-20, mais je ne voyais quand même pas la ligne des hautes eaux. Je ne sais pas si elle est disponible à quelque part. Parce que la ligne des hautes eaux, je crois que c'est le 0-2 ans. C'est ce qu'on a...

2030

**M. SILVIO MORELLI :**

Effectivement, on l'a montrée hier. On pourrait peut-être produire pour le bénéfice de la commission une carte qui regrouperait les trois, la 20 ans, la 100 ans et la 2 ans. Mais à titre d'information, on peut vous représenter l'acétate avec la 2 ans.

2035

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va.

2040

**M. SILVIO MORELLI :**

Ça va?

**LA PRÉSIDENTE :**

2045

Merci. Ça va, mais merci beaucoup pour l'offre d'une carte intégrée. Ce serait utile. Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

2050

Le seul commentaire que j'ai à faire, c'est que le tracé qu'on appelle le tracé vert, on vous a dit hier que techniquement ça se réalise, il n'y a pas de problème, mais il ne faut pas oublier aussi qu'il coûte 5 M\$ de plus. C'est le seul commentaire.

2055

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais là, nous, c'est qu'on essaie d'aller chercher toute l'information par rapport aux deux tracés pour faire une sorte de bilan, pour que vous ayez ça entre les mains pour la deuxième partie de l'audience publique.

2060

Oui, madame Dupont.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

2065

Je voulais savoir, est-ce que la commission a une question précise que je pourrais poser à un de nos spécialistes, qui pourrait satisfaire davantage?

**LA PRÉSIDENTE :**

2070 On va sans doute vous en adresser une ou deux sur cette question-là. Mais pour le moment, on a des réponses. Sûrement qu'on risque d'avoir d'autres questions aussi ce soir par les agriculteurs qui sont concernés directement par ce segment d'autoroute.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

2075 Très bien.

**LA PRÉSIDENTE :**

2080 Alors si vous pouvez continuer à répondre à cette question-là ce soir, sûrement que les réponses vont être les bienvenues. Oui, merci.

Est-ce qu'on a le lien téléphonique? Est-ce que c'est possible? Oui. Monsieur Martin Mimeault?

2085 **M. MARTIN MIMEAULT :**

Mimeault, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2090 Bon après-midi.

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2095 Bon après-midi, merci, vous aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2100 Alors, pouvez-vous vous identifier et nous dire, justement, bon, vous êtes expert de toute la question de la baie Missisquoi?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2105 Oui, je peux m'identifier, Martin Mimeault. Je travaille au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à la Direction régionale de la Montérégie. Je suis coordonnateur du dossier du lac Champlain depuis 96. On est en relation avec les gens du Vermont et de l'État de New York pour l'entente qu'on a pour la gestion du lac et puis aussi les ententes particulières pour la réduction du phosphore, donc les plans d'action sur la réduction du phosphore dans la baie Missisquoi. Je suis coordonnateur.

2110 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on a la personne tout désignée pour nous dire comment nous situer, comment va la baie Missisquoi et est-ce qu'on peut espérer même du mieux pour l'avenir.

2115 **M. MARTIN MIMEAULT :**

Une grande question! La réponse, c'est oui, ça va mieux pour l'ensemble du bassin versant de la baie Missisquoi.

2120 Pour la baie Missisquoi en tant que telle, si on parle juste du phosphore, on n'a aucune tendance à la baisse des concentrations de phosphore qui est observée depuis 90. On parle de la qualité de l'eau pour le phosphore. Il n'y a pas de tendance à la baisse ni à la hausse, il n'y a pas de tendance.

2125 Par contre, pour le bassin versant de la baie Missisquoi, il y a une publication qui a été produite ce printemps avec les partenaires de New York et du Vermont et on démontrait que, dans la rivière aux brochets, on a une tendance à la baisse au niveau des concentrations de phosphore.

2130 D'ailleurs, on est en préparation, le ministère de l'Environnement et une direction, pour publier bientôt les faits saillants pour démontrer ce résultat-là au niveau de la baisse, l'expliquer au niveau des suivis qu'on fait. C'est encore préliminaire mais ça devrait être bientôt partagé avec le grand public.

2135 Mais ça avait été fait avec les Américains quand même ce printemps et avec la corporation au niveau de ces résultats-là qui sont encourageants. On dépasse encore les critères dans la baie, on dépasse encore les critères dans les rivières, mais on commence à voir une tendance à la baisse au niveau des concentrations de phosphore dû surtout à l'assainissement urbain et à l'assainissement agricole aussi qui commence à porter certains fruits dans des petits  
2140 cours d'eau.

**LA PRÉSIDENTE :**

2145 Pour le bénéfice de tous, le phosphore, qu'est-ce que ça fait comme effet au niveau aquatique?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2150 Le phosphore est un élément qui est limitatif pour la croissance des plantes, autant au niveau terrestre qu'au niveau aquatique. Je ne suis pas spécialiste biologiste pour l'eau, mais comme on en trouve à des quantités qui dépassent des concentrations souhaitées, ça augmente la prolifération de toutes les plantes aquatiques au départ et des fameuses plantes,

ce qu'on appelle les cyanobactéries, les algues bleu-vert.

2155           Donc, c'est vraiment un élément, comme l'azote, qui joue au niveau de la prolifération des plantes aquatiques. Quand on en retrouve en trop grande quantité, le vieillissement d'un lac ou d'un cours d'eau est accéléré. Donc, on a une présence, une prolifération de plantes aquatiques.

2160           En gros, c'est ça, c'est un élément qui joue un rôle important au niveau des croissances des plantes en général. Terrestre, on parle surtout des racines et, dans l'eau, bien, ça fait la prolifération de plantes aquatiques et éventuellement des cyanobactéries aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2165           D'accord. Il y a une convention avec le Vermont?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2170           Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2175           Vous pouvez nous en parler?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2180           Oui. La Convention référerait à une entente entre l'État du Vermont et le gouvernement du Québec pour réduire les concentrations de phosphore dans la baie et les charges de phosphore aussi qui proviennent de son bassin. Donc, il n'y a pas juste la concentration, mais la concentration fois les débits, on a une charge en termes de kilo.

2185           Donc, ça, c'est une entente qui a été signée en 2002 par monsieur Boisclair dans le temps et puis qui a été appuyée par le gouvernement du Québec par la suite pour réduire les charges de phosphore. Donc, on a un plan d'action qu'on met en application depuis 2003, qui est public aussi, pour atteindre des objectifs de réduction de phosphore dans tous les secteurs d'activités: agricole, urbain, communautaire municipal qu'on appelle aussi, etc. Donc, on travaille à tous les niveaux. Donc, l'entente sur le phosphore, elle, a été signée en 2002.

2190           Mais pour ouvrir le cadre un peu plus, on a une entente globale qui est gérée entre l'État du Vermont, l'État de New York et le Québec pour la gestion complète du lac Champlain sur tous les enjeux. À l'intérieur de ça, parce que ça, c'est une vieille entente de 1988, on a signé avec les gens du Vermont, parce qu'on partage le bassin ensemble, on partage le bassin de la baie Missisquoi ensemble, une partie au Vermont et une partie au Québec, on a convenu ensemble  
2195           d'atteindre des objectifs de concentrations de phosphore dans la baie et des objectifs

de charge qui proviennent du bassin.

2200 Ils sont trop élevés actuellement, trop élevée la concentration, trop élevés les apports du bassin. Donc, on doit les réduire. Et on a signé une entente, signé une convention de suivi de qualité de l'eau, un programme de suivi pour vérifier si on atteint nos objectifs et on partage nos plans d'action pour accélérer vers 2009, parce que c'est un engagement gouvernemental aussi de faire toutes les actions nécessaires pour essayer d'atteindre ces objectifs-là.

2205 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, l'objectif, c'est 2009 l'atteinte de vos objectifs?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2210 Oui. Initialement, elle était de 2016. Dans le plan initial global du lac Champlain, qui s'appelle *Perspective d'action*, qui est le plan général pour tous les enjeux, pas juste le phosphore, mais tout là, la tortue, etc., et tout là-dedans, c'était 2006. Les engagements qui ont été pris en 2003-2004 par le gouvernement du Québec et le gouverneur de l'État du Vermont, c'est d'accélérer, dans ce plan d'action qu'on appelle *Perspective d'action*, toutes les actions qui  
2215 étaient visées pour atteindre l'objectif de 2009.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2220 Oui, bonjour, monsieur. Je suis Lucie Bigué, je suis commissaire au BAPE. Je vais vous poser une question.

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2225 Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2230 Comment voyez-vous la venue de l'autoroute 35 sur la qualité de l'eau de la baie Missisquoi et de l'habitat?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2235 Grosse question, ça aussi. En principe, moi, je ne veux pas paraître trop fonctionnaire, mais j'étais ici pour vous parler de réduction de phosphore, des ententes, etc. Les personnes les plus adéquates pour vous répondre à ça, c'est monsieur Marc Simoneau ou madame Blais, qui sont plus reliés au suivi de la qualité de l'eau, etc.

Je n'ai pas non plus rien qu'on a partagé ensemble, que je pourrais peut-être partager après-midi avec vous, mais je pourrai communiquer avec ces gens-là et essayer de voir les éléments de réponse à cette grande question-là.

2240

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Justement, nous dire aussi quels sont les éléments à prendre en considération pour que l'esprit de l'entente signée avec le Vermont puisse être respecté.

2245

**M. MARTIN MIMEAULT :**

Oui. C'est ça. Si je peux aller sur des parallèles un peu de questions qu'on peut se questionner, l'entente sur le phosphore veut réduire des concentrations et des apports. Toutes les pressions qui sont augmentées sur le territoire, que ce soit une pression urbaine, agricole, industrielle ou tout autre, on doit tendre, parce que c'est un milieu sensible, à ne pas augmenter les pressions sur le milieu.

2250

Ça, c'est l'objectif général un peu que tout projet doit être regardé dans ce sens-là, au niveau du sens du phosphore: est-ce qu'on va apporter une pression qui va être augmentée par rapport à une construction de l'autoroute 35. Donc, est-ce qu'il va y avoir du développement, par exemple. Est-ce qu'il pourrait avoir des augmentations au niveau des charges supplémentaires urbaines, etc.

2255

**LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Ça, il faudra que le promoteur y réponde de façon claire à cette question-là.

Ensuite, il y a les questions des habitats. Vous avez parlé de la tortue?

2265

**M. MARTIN MIMEAULT :**

Oui.

2270

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est pour protéger certaines espèces?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2275

Dans le plan global, *Perspective d'action*, un des objectifs, c'est de protéger les espèces menacées, la tortue en étant une espèce menacée, son habitat aussi.

Au niveau de l'habitat de la tortue, je sais que la baie Missisquoi, il y a certains sites qui



2280 sont suivis par les gens de la Faune, le ministère des Ressources naturelles et Faune qui font des suivis au niveau de la protection de leur habitat. C'est leur juridiction. Et au niveau de la rivière aux Brochets aussi, on a quelques espèces.

2285 Donc, ça pourrait être une avenue où on regarde si ça a un impact cette construction-là sur les habitats, en fait. Et l'espèce, la tortue-molle pourrait peut-être être envisagée, regarder voir s'il y a un impact quelconque.

2290 Ces questions-là, d'après moi, pourraient... moi, je suis coordonnateur du dossier. Donc je fais un petit bout un petit partout, mais ça pourrait être une question qui soit adressée à des gens de la Faune, du secteur de la Faune. On connaît quelques personnes qui suivent le dossier depuis des années, qui seraient en mesure d'apporter un éclairage concernant ce dossier-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2295 C'est bien. Ce qui est important qu'on sache, la commission, ce sont finalement les paramètres qu'il faut vérifier pour répondre à être conforme à l'esprit de l'entente avec le Vermont.

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2300 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2305 Donc, vous nous avez dit le phosphore, les habitats.

**M. MARTIN MIMEAULT :**

Oui.

2310 **LA PRÉSIDENTE :**

Des espèces vulnérables.

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2315 Les milieux humides que je vous entendais parler tantôt, les zones inondables, milieux humides, etc. C'est toujours des objectifs aussi qui sont dans le plan d'action global au niveau de la protection, qui sont à l'intérieur du plan d'action.

2320 En fait, dans les études ou le promoteur, ce qui est important de regarder, bon,

2325 l'entente sur le phosphore, c'est une chose et après ça, *Perspective d'action* aussi. Je peux peut-être vous énumérer vite fait les... le premier objectif, c'est vraiment la réduction du phosphore. Après ça, c'est la question des cyanobactéries aussi et la protection de la santé. Ça, c'est une autre chose qu'on regarde. Après ça, quand on parle des ressources naturelles au niveau de gestion de la faune aquatique et terrestre ou des habitats, c'est un autre aspect.

2330 Après ça, bien, c'est plus large. On parle des ressources récréatives et culturelles aussi ou etc. C'est vraiment un plan. Tantôt, on parlait des plantes et de la faune aquatique exotiques ou nuisibles, une autre affaire aussi où on protège, qui est incluse dans le plan, qui doit être regardée aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2335 C'est bien. Nous devons, le Québec, faire un bilan, j'imagine, pour répondre à cette entente-là, pour démontrer nos efforts et notre réussite?

**M. MARTIN MIMEAULT :**

2340 Oui. En fait, nous, on voit ça comme deux plans. Je ne veux pas mêler, mais le *Perspective d'action*, c'est le grand plan avec les deux États sur tous les enjeux qu'on parlait, pas juste l'enjeu du phosphore, mais l'enjeu des espèces menacées, les milieux humides, etc., etc., les restaurations de milieux humides, les cours d'eau, les habitats, etc. Ça, on fait un bilan.

2345 On a eu un *state of the lake* qu'ils appellent, un bilan de l'état de l'avancement de ce plan d'action qui a été rendu public ce printemps. Donc, en référant là-dedans, avec le dernier bilan qui a été fait, on peut voir où on est rendus un peu dans l'avancement de ce plan d'action là globalement pour l'ensemble du lac. Et c'est là tantôt que je vous parlais de la réduction de phosphore, et vous voyez, les suivis de qualité de l'eau, c'est à l'intérieur de ça. Malheureusement, il est en anglais, il n'a pas été traduit, mais c'est disponible.

2350 Et ce qui est plus spécifique, c'est la réduction du phosphore dans la baie Missisquoi, mais entre l'État du Vermont et le Québec. Et ça, on vise à accélérer toutes les actions qu'on fait au point de vue agricole, urbain et puis des citoyens, au niveau d'atteindre les objectifs de 2009, de faire toutes les actions nécessaires, que ce soit l'assainissement urbain de l'ensemble de toutes les municipalités à finaliser, ou les gens qui ont des résidences septiques aussi ou des réseaux de résidences septiques à mettre conformes, la visite ferme par ferme qui est faite avec les agriculteurs, etc. Ça, c'est un plan qui est partagé et connu avec les gens.

**LA PRÉSIDENTE :**

2360 C'est bien. En ce qui concerne la commission, on a obtenu l'information qu'on souhaitait. Maintenant, je m'adresse aux gens dans la salle. Est-ce qu'il y a des gens qui

souhaiteraient poser une question à monsieur Mimeault? Ça va?

2365 Alors, on vous remercie beaucoup pour votre témoignage, monsieur Mimeault.

**M. MARTIN MIMEAULT :**

Bienvenue, merci.

2370

**LA PRÉSIDENTE :**

On va entendre maintenant madame Jacqueline Chisholm.

2375 **Mme JACQUELINE CHISHOLM :**

Bonjour, madame la présidente. Moi, je suis plus personne-ressource, mais j'ai quand même des questions qui m'arrivent à l'Hôtel de ville. Je suis directrice générale à l'hôtel de ville à Saint-Armand, puis je me questionnais.

2380

J'ai consulté dans la documentation du BAPE qu'on a reçue, parce qu'on est aussi un centre de consultation à Saint-Armand, le document PR8, qui fait état de la liste des lots touchés, les lots des privés. Mais par contre, il y a des gens qui semblent être touchés, je dirais, au sud-ouest de l'échangeur Saint-Armand Sud, qui n'apparaissent pas sur cette liste-là. Puis j'aurais voulu avoir plus de précision. C'est style proche ou dans la voie d'accès qui est projetée.

2385

**LA PRÉSIDENTE :**

On va avoir la carte.

2390

**M. BERNARD CARON :**

Peut-être prendre le marqueur et nous indiquer dans quel secteur.

2395 **Mme JACQUELINE CHISHOLM :**

Bon, mettons dans ce secteur-là, près des douanes, il y a plusieurs courtiers en douanes. Puis il y a des résidences, il y a des commerces, il y a des terrains privés. Puis les gens sont proche, proche de la 133. Puis c'est ça, c'est surtout ces gens-là qui se questionnent. Puis je n'ai pas vu sur la liste des lots touchés, comme quoi ils étaient touchés. C'est pour ça, je me demandais pourquoi ils n'apparaissent pas sur cette liste-là.

2400

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2405

**M. BERNARD CARON :**

2410 Je pense qu'on va reprendre nos documents et on va les revérifier. Parce que ce qu'on avait, on a vraiment sorti tous les lots qui étaient impactés. Mais on va probablement communiquer avec vous, madame, et essayer de cibler vraiment ce que l'on a, et s'il y a des lots que l'on n'a pas tenu en compte, bien, on va refaire nos devoirs.

**LA PRÉSIDENTE :**

2415 Et puis ces gens-là, comment se fait les sorties par rapport à... pouvez-vous nous réexpliquer ça comment ces gens-là vont pouvoir avoir accès ou le trafic va pouvoir avoir accès justement à ces commerces?

**Mme JACQUELINE CHISHOLM :**

2420

Aux commerces, aux propriétés privées, résidences.

**LA PRÉSIDENTE :**

2425

Oui, c'est ça.

**M. BERNARD CARON :**

2430

Oui. On en a parlé hier, mais je vais demander à Bernard McCann de donner plus d'information.

**M. BERNARD McCANN :**

2435

Effectivement, dans le but de faire des deux chaussées actuellement en place une véritable autoroute, il faut limiter l'accès aux voies rapides. Donc, tout ce secteur de Philipsburg a un accès... ce secteur de villégiature, il y a un accès actuellement via des routes, des chemins vers les chaussées qui sont en place. Il y a quelques commerces qui sont localisés de cette partie-ci de la chaussée, plusieurs courtiers qui sont localisés de ce côté de la route.

2440

Pour leur permettre de continuer d'accéder, on va devoir prolonger la rue South jusque dans le secteur des douanes. Et pour ce faire, on va devoir acquérir des bâtiments qui sont le long de l'autoroute, ce côté-ci, de même que de l'autre côté de l'autoroute pour ne plus avoir d'accès.

2445

Sur ce côté de la route, on donne un accès à une résidence et on projette un chemin gravelé jusqu'à l'entrée du refuge d'oiseaux migrateurs de Philipsburg, de façon à permettre aux gens du secteur et aux amateurs d'ornithologie d'accéder au refuge. Donc, il y a plusieurs commerces qui ont été visés de ce côté, comme de ce côté de la route, ils sont comptés dans la

vingtaine de bâtiments qu'on doit acquérir pour réaliser ces chemins-là.

2450

Comme le disait monsieur Caron, on va revoir les listes de lots affectés et les listes de bâtiments affectés qu'on a produites dans le cadre de l'exercice. On va réidentifier si on a fait des omissions. Puis s'il y a lieu, on va corriger ces listes-là, puis on va les remettre à la commission et remettre à la municipalité.

2455

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça vous va?

2460

**Mme JACQUELINE CHISHOLM :**

Oui, merci.

2465

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

2470

**M. BERNARD CARON :**

Par ailleurs, les personnes qui étaient visées par des expropriations ont toutes été rencontrées par notre expert en évaluation, Jean Dion, sauf deux ou trois qu'il a été impossible de rencontrer de façon à les informer du projet, de façon justement à ce qu'ils puissent venir témoigner devant la commission, s'il y a lieu.

2475

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Il y a deux autres personnes inscrites pour cet après-midi et ensuite on a des questions aussi, la commission, s'il nous reste du temps.

2480

Madame Michelle Bertrand, s'il vous plaît.

**Mme MICHELLE BERTRAND :**

2485

Bonjour, madame la présidente. Moi, je me questionnais sur le parc Cloutier. Je me demandais si le total d'acrage ou d'hectares mentionné pour le déboisement pour faire l'autoroute, si la superficie du parc Cloutier était incluse à la superficie qu'on nous a mentionnée hier. C'est une de mes questions.

2490

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**Mme MICHELLE BERTRAND :**

2495            Puis j'ai su, parce que j'étais partie, que madame MacFarlane aurait mentionné que les étangs aérés des eaux usées de Philipsburg se trouvaient à proximité de ce parc-là. Alors, je me demandais comment on était pour contrer les vents dominants et peut-être la senteur. C'est sûr que je trouvais que ça pouvait avoir un impact sur le parc.

2500            Et puis je voulais savoir, dans cette section-là, et je sais qu'il y a eu une étude sur les arbres sur un lot qui est pas mal adjacent à ce secteur-là, je me demandais si la MRC avait un inventaire des arbres. Parce qu'il y a des très, très vieux arbres dans ce secteur-là et puis ça pourrait faire un très beau parc. Mais je me demandais les politiques, quand vous faites un parc routier, si on fauche tout puis on replante ou s'il y a un respect des arbres plus âgés.

2505

**LA PRÉSIDENTE :**

                 Et puis au niveau de la végétation aussi, les espèces qui y sont présentes. Monsieur Caron.

2510

**M. BERNARD CARON :**

                 Il y a deux questions. Concernant le déboisement, je vais demander à Silvio Morelli qu'il vienne nous indiquer quelle est la part de déboisement qui a été prévue pour l'aire de contrôle et la halte routière. On avait prévu une grande zone pour ces deux aménagements-là, mais on n'a pas prévu le déboisement de toute cette superficie-là. Je pense qu'il serait intéressant que monsieur Morelli nous donne plus d'information là-dessus.

2515

                 Peut-être pendant qu'il cherche les documents, répondre à la seconde question à savoir au niveau des étangs aérés. Le ministère, ce n'est pas nous qui amènerons la... c'est déjà une situation qui est existante la senteur des étangs aérés. Je pense que le ministère ne peut avoir de contrôle sur ça.

2520

                 Maintenant, madame MacFarlane, hier, je pense qu'elle a dit qu'elle serait là ce soir. Ça fait que j'avais un élément peut-être d'information à lui fournir, je lui fournirai ce soir. Donc, monsieur Morelli.

2525

**M. SILVIO MORELLI :**

                 En fait, ici, on voit l'emplacement prévu pour le parc routier et la halte routière. La zone qui est en hachuré correspond à la superficie qui avait été initialement identifiée par les gens qui gèrent ces installations-là.

2530

                 Par la suite, nous, on a reçu plus de détails sur le type d'installation proposée et ce qui a été effectivement comptabilisé dans les pertes ou dans les superficies de déboisement requises

2535

pour le projet, c'est à peu près la moitié.

2540                   Donc, toute la partie de ce côté-là ne sera pas touchée. Donc, ça va demeurer intact. Ça contribue notamment à faire passer le déboisement suite à l'optimisation du tracé non seulement à cet endroit-là mais un petit peu partout. Au début, on parlait de 140 hectares; maintenant, on en est rendus à 180.

**M. BERNARD CARON :**

2545                   Donc, la superficie de déboisement a été réduite de moitié par rapport à ce que l'on voit. Donc, on va conserver la bande plus...

**M. SILVIO MORELLI :**

2550                   Plus vers les collines.

**M. BERNARD CARON :**

2555                   C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2560                   D'accord. On en reparlera ce soir. Est-ce que vous allez pouvoir être ici ce soir? Non? D'accord. Alors, on va essayer d'obtenir toutes les réponses à vos questions quand même, puis on reviendra ce soir au besoin.

**Mme MICHELLE BERTRAND :**

2565                   Parce que la partie sud de cette parcelle-là, c'est un marais. Alors, il n'y a pas grand boisé là. Donc, la partie qu'ils vont couper, c'est où est-ce que c'est boisé. Puis je voulais savoir si on avait un inventaire déjà effectué.

**M. SILVIO MORELLI :**

2570                   Oui, effectivement dans l'étude d'impact, on a inventorié toute la végétation qui va être requise pour les besoins du projet. Dans ce secteur-là, effectivement, il y a une partie boisée et une partie qui est plus en fragmites, donc milieux humides, effectivement. Mais ça a été comptabilisé dans le décompte qu'on a fait, effectivement.

2575                   **LA PRÉSIDENTE :**

                          Mais pourquoi exactement là, justement? On comprend que le ministère ne contrôle

2580 pas ce qui s'est passé dans le passé, mais il peut quand même contrôler l'avenir, dans le sens qu'il peut décider de pas mettre un emplacement à un endroit où il va avoir des difficultés avec les odeurs peut-être que ça donne. Ce n'est pas tout à fait agréable pour les visiteurs.

Comment vous voyez ça? Est-ce qu'il y a plusieurs options qui ont été étudiées avant de localiser...

2585 **M. SILVIO MORELLI :**

En fait, dans les différents sites qui ont été considérés, hier on a mentionné qu'il y avait certaines distances requises par rapport au poste frontalier, tout ça, ce qui limitait les sites potentiels possibles.

2590 Il ne faut pas oublier qu'on est dans le refuge d'oiseaux migrateurs. Donc, encore là, il y a d'autres contraintes. L'objectif, c'est de limiter, dans toute la portion de l'autoroute à l'intérieur du refuge d'oiseaux migrateurs, la préoccupation du promoteur, en fait du ministère, c'était de limiter les interventions au minimum, gruger le moins possible dans le milieu naturel de ce côté-là.  
2595 Ce qui fait que ça, ça a été discuté.

Mais à ce stade-ci, avec les autorités qui vont gérer le parc routier, l'aire de repos, il y a différents critères qui ont été pris en compte dont, je présume, je ne peux pas l'affirmer, la présence des étangs aérés de la municipalité dans ce coin-là.

2600 **LA PRÉSIDENTE :**

Et puis pour le poste de contrôle à l'intérieur de 4 kilomètres, ça, c'est non négociable, ça? C'est un règlement ou c'est une politique? Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

2605 **M. BERNARD CARON :**

2610 C'est un Guide de bonnes pratiques, en ce qui me concerne, des discussions que j'ai eues. C'est là où je voulais en venir – en tout cas, j'en reparlerai ce soir – on a regardé cet avant-midi tout ce qu'on avait comme information sur la halte routière et l'aire de contrôle de la Société d'assurance-automobile. On s'aperçoit que les informations qui nous ont été données sont relativement sommaires.

2615 Je prévoyais écrire à chacun des responsables, à monsieur Michel Riendeau et à une des vice-présidentes, madame Beaulieu, si ma mémoire est bonne, de façon à leur demander de concrétiser un peu plus les éléments au niveau des parcs routiers. Je leur demanderai le besoin minimum, leurs prévisions et peut-être aussi qu'ils élaborent un peu sur les normes concernant les emplacements.



2620           Donc, en réponse à madame MacFarlane ce soir, je pense qu'on va leur demander.  
C'est eux autres qui le demandent, je vais officiellement leur demander de me donner de  
l'information un peu plus concrète que ce qu'on semble avoir dans nos dossiers actuellement.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2625           Vous avez mentionné le Guide des bonnes pratiques. Est-ce qu'il y a quand même une  
certaine souplesse pour intégrer la pratique aux circonstances, au contexte?

**M. BERNARD CARON :**

2630           Il m'est impossible de... en tout cas, ce n'est pas dans mon domaine, mais je peux vous  
dire qu'on est en train de construire un poste de contrôle de la Société d'assurance-automobile à  
Lacolle et c'était un critère qui était très important pour eux autres.

2635           En tout cas, entre autres discussions que je me souviens, ils veulent prendre les  
camions le plus tôt possible après qu'ils soient sortis des États-Unis. Donc, ils ont un souci de  
contrôle rapide. On avait prévu, par exemple à Lacolle, d'autres tracés plus proches de Montréal  
mais ça ne faisait pas l'affaire. Vraiment, ils veulent intercepter les camions qui sortent des États-  
Unis et qui pourraient être non conformes à la source. Et pour eux autres, la source, c'est 0 à 4  
kilomètres.

2640           Mais dans ma lettre, ce sera des éléments que je demanderai de façon à vous autres  
aussi, de vous éclairer sur le sujet.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2645           Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2650           Merci.

**Mme MICHELLE BERTRAND :**

2655           Est-ce que je peux poser une autre question?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2660 **Mme MICHELLE BERTRAND :**

C'était par rapport aux politiques. La municipalité, c'était Philipsburg dans le temps, ils ont construit un aqueduc en 1963 environ et puis il y a plusieurs tronçons de cet aqueduc-là qui sont encore existants dans le village. On est construit sur le roc pratiquement partout. Et puis on me dit qu'avec l'échangeur sud, c'est l'autoroute qui va être en dessous de l'échangeur. Donc, ils vont baisser le niveau de l'autoroute, donc dans le roc, alors dynamiter et tout.

2670 Je me demandais quel genre de précaution ou de quelle façon les gens ou la municipalité peuvent être indemnisés s'il y a beaucoup de bris d'aqueduc qui peuvent survenir suite à ça. Parce que là on parle, ça a l'air gros sur la carte, mais c'est tout petit. Le village est collé sur l'autoroute puis c'est à peu près un demi kilomètre carré.

**LA PRÉSIDENTE :**

2675 Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

2680 Je vais vous donner la façon dont on fonctionne de façon habituelle avec les municipalités.

2685 La première des choses, c'est qu'on rencontre les municipalités pour déterminer la localisation la plus exacte possible des ouvrages qui appartiennent à cette municipalité-là. Et ça, ça se fait généralement dans le processus de préparation des plans et devis.

Aussi, dans les politiques, je vous dirais dans les politiques non écrites du ministère, quand le ministère laisse un chantier, on s'organise pour que la situation dans cette municipalité-là ne soit pas empirée. Donc, on fait en sorte que la situation soit équivalente ou mieux.

2690 Donc, je vais vous donner juste un exemple. Il y a de la circulation des véhicules lourds pour la construction d'une autoroute. Avant la construction de l'autoroute, on vérifie, on passe avec une caméra et on filme l'état de la chaussée, de la route municipale. Quand le chantier est terminé, on retourne voir la municipalité et on regarde la différence, et s'il y a des ouvrages ou des travaux qui doivent être faits parce que les camions ou les véhicules du chantier ont détérioré quelque chose, le ministère, c'est dans nos habitudes de remettre dans un état équivalent ce qui a été brisé. Donc, le passage d'un chantier ne fait pas en sorte que la région perd dans ces cas-là.

2700 Je pourrais faire l'extrapolation avec le réseau d'aqueduc dont madame parle. Il est évident qu'après l'avoir localisé, on va prendre les précautions nécessaires pour ne pas qu'il soit brisé, ou s'il est brisé, on va le remplacer. Et à ce titre, peut-être que Jean Hardy pourrait en parler, mais, dans nos devis, on a des mesures de vibration due au dynamitage.

2705 Effectivement, on est dans le roc. Et ça, c'est des mesures de vibration qui sont calibrées de façon à ne pas endommager des ouvrages environnants, que ce soit les maisons, l'aqueduc ou tout autre ouvrage qui sert à la population. Donc, dans nos devis, c'est déjà calibré. On a un ingénieur qui est spécialisé dans ce domaine-là et qui suit les chantiers où il y a des dynamitages importants.

**Mme MICHELLE BERTRAND :**

2710

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2715

Merci. Monsieur Claude Benoît.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2720 Rebonjour, madame la présidente. J'aurais une question préalable juste pour me situer un peu dans le déroulement de la commission. Comme la période se termine ce soir, est-il possible de présenter des questions supplémentaires par écrit plutôt que de vous les présenter directement, surtout que finalement chaque réponse qu'on reçoit demande soit des éclaircissements ou amène d'autres questions? Quel est le déroulement dans un cas comme ça?

2725

**LA PRÉSIDENTE :**

2730 Finalement, on accepte des questions par écrit une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. On comprend que, par contre, il y a des documents qui vont être déposés plus tard. Alors, si ces documents-là nous parviennent une semaine plus tard, bien, vous pouvez nous communiquer vos questions. Mais de façon générale, on accepte les questions par écrit pendant une semaine après la fin de la première partie.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2735

On a vu que, hier soir, vous avez été plus résistante que nous dans la durée de la soirée. Est-ce qu'on s'attend à ce que ce soit terminé ce soir définitivement ou il y a une possibilité de prolongation de la période des questions?

**LA PRÉSIDENTE :**

2740

On verra ce soir s'il faut prolonger demain, mais on a pris des vitamines pas mal ce matin.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2745           Donc, j'aurais plusieurs questions, mais j'imagine que vous allez me limiter à la première.

**LA PRÉSIDENTE :**

2750           Vous pouvez y aller parce que vous êtes le dernier inscrit cet après-midi. Vous pouvez présenter un certain nombre de questions, mais à un moment donné...

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2755           Je vais arrêter.

**LA PRÉSIDENTE :**

2760           À 4 h 45, il va falloir arrêter parce que, nous, on a des questions, et il y a des gens qui ont des réponses à fournir cet après-midi, qui ne seront pas ici ce soir et on a des questions dans le cadre de l'enquête.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2765           Ma première question va probablement concerner monsieur de l'Industrie et du Commerce.

**LA PRÉSIDENTE :**

2770           Oui.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2775           Dans cette question-là, je voudrais faire des commentaires sur les documents que monsieur Caron a déposés.

2780           Dans le premier cas, j'ai considéré la liste des interventions projetées sur la route 133. Je réalise qu'il ne semble pas y avoir de gros projets de prévus. On parlait toujours au niveau sécurité. J'ai l'impression que le dernier gros projet auquel j'ai eu connaissance, c'est peut-être celui qui s'est passé près de l'échangeur sud à Saint-Armand, qui a été un gros projet, je pense, qui a été assez apprécié des résultats qu'ils ont fait l'an dernier à Saint-Armand.

          Ma question, je me demande est-ce qu'on peut conclure que, dans l'ensemble, les améliorations qu'il y avait à faire pour rendre la 133 sécuritaire sont réalisées?

2785 Et un petit peu en corollaire de ça, je regarde cette liste d'interventions projetées, c'est surtout de l'asphaltage ou des choses semblables à ça. Je ne vois pas aucun projet... est-ce qu'il y a des projets dans les municipalités concernées par la 133 de route de ceinture? Ou encore à l'entrée d'Iberville, dans Saint-Athanase, est-ce qu'il a été prévu, étant donné les problèmes de circulation qu'il semble y avoir dans ces villages-là et les accidents qui se produisent, est-ce qu'il y a des projets de route de ceinture.

2790

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron.

2795

**M. BERNARD CARON :**

2800

Les interventions que j'ai déposées ont deux buts. La première, c'est de faire en sorte que la qualité de roulement et de la chaussée soit satisfaisante. On a parlé aussi d'orniérage, donc qualité de roulement et orniérage, donc corriger ces deux problématiques-là. Et ça, généralement ça se corrige avec ce que, nous, on appelle, de l'asphaltage ou une couche d'usure.

2805

Et le deuxième type d'intervention, ce sont des interventions ponctuelles pour améliorer la sécurité. Et dans la liste des interventions, il y a, par exemple, des corrections de courbe.

2810

Le troisième type d'intervention qui va avec la première, c'est le remplacement de ponceaux, donc d'ouvrages qui ont atteint leur vie utile.

2815

Comme je le disais hier aussi, nous projetons de construire l'autoroute 35 et je suis convaincu qu'après la construction, les municipalités vont nous demander de procéder, étant donné sur la route 133 qu'il y aura moins de circulation, les municipalités vont sûrement nous demander de procéder à certains aménagements.

2820

Comme je vous disais tout à l'heure, actuellement, sur la route 133, de mettre une piste cyclable, je pense qu'il faut oublier ça. Mais par contre, si le niveau de circulation diminue, il y aura sûrement certaines possibilités à ce niveau-là. Donc, la liste que j'ai remise, c'est en pratique ce qu'il faudrait faire sur la route 133 actuellement, soit pour la garder à un niveau de confort acceptable, soit pour remplacer des ouvrages qui sont désuets ou qui ont atteint leur vie utile, soit pour corriger des zones accidentogènes.

2825

**LA PRÉSIDENTE :**

De toute façon, on va sûrement revenir sur cette question-là ce soir aussi. Allez-vous

être ici ce soir, monsieur Benoît?

2830 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Je vais venir, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2835

Vous allez venir ce soir?

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2840

Si c'est possible, oui. Monsieur vient de le mentionner, est-ce que je conclus qu'il n'y a aucune étude qui a été faite sur des routes de ceinture ou qu'il y a des études éventuelles qui ont déjà été faites sur des routes de ceinture?

**LA PRÉSIDENTE :**

2845

Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

2850

Je ne peux malheureusement pas répondre tout de go à cette question. Il va falloir que je consulte les dossiers que l'on a. Donc, si la commission le veut, je peux faire cette vérification-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2855

Oui, vous nous direz ça si c'est possible. Parce qu'entre autres, hier, on a entendu les problèmes d'un agriculteur qui est venu nous expliquer qu'à Sait-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, il y avait des gros problèmes pour reprendre la route, il devait attendre 10 minutes avant d'entrer sur la route. Nous dire justement, au niveau des villages, s'il y a des choses qui pourraient être possibles.

2860

**M. BERNARD CARON :**

2865

Ce que je vais regarder dans nos dossiers, c'est les demandes, monsieur parlait d'études, ce que je vais regarder, c'est les demandes qui ont amené des études pour vérifier soit la faisabilité, soit l'intérêt de faire des aménagements, mais qui n'ont pas été retenues dans les projets que j'ai déposés soit parce que ce n'est pas réalisable, soit parce que le coût est prohibitif. Donc, ce sera dans ce sens-là que je ferai une recherche.

**LA PRÉSIDENTE :**

2870

Ça va.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

2875

Je vous remercie. Ma deuxième question concerne aussi un document que monsieur Caron a déposé. Celui-là, personnellement, je suis vraiment resté sur ma faim. On avait demandé qu'il y ait un petit peu une évaluation qu'est-ce qu'une autoroute comme la 35 entraînerait comme coûts annuels.

2880

Monsieur Caron nous a répondu tantôt qu'il y avait à peu près 5 000 \$ du kilomètre comme entretien d'hiver et 2 000 \$ du kilomètre comme entretien d'été. À moins que les routes modernes soient d'une super bonne qualité, je suis convaincu que dans un coût annuel, une dépréciation doit être considérée.

2885

Quand on mentionne que 1.2 G\$ sert chaque année à entretenir, si je comprends bien c'est à peu près 28 000 kilomètres de routes au Québec, j'imagine que quand des gens présentent un projet, à moins que les investissements routiers soient carrément différents des autres investissements, ils doivent mettre un coût annuel rattaché à leur projet. Je me demande si ça existe ou si c'est possible de le chiffrer.

2890

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron.

2895

**M. BERNARD CARON :**

2900

Ce que je vous ai remis, c'est ce que ça nous coûte d'entretien. Par exemple, j'ai pris l'autoroute 15 comme étant un exemple. J'ai pris les chiffres de l'autoroute 15 et je vous ai dit: l'entretien, c'est le déneigement l'hiver; et l'été, le rapiéçage, nettoyage de fossés, remise en forme d'accotements, donc la signalisation. Bon an mal an, en été, ça nous coûte environ 2 000 \$ du kilomètre.

2905

Maintenant, ce que monsieur demande, c'est une étude globale du coût d'une autoroute plus sur une vision de 35 ans. Donc, ce que ça coûte non seulement... pour nous autres, mettre une couche d'usure, on considère ça pas comme une intervention d'entretien mais plutôt de conversation.

2910

Si je comprends bien, monsieur veut savoir, par exemple, sur 35 ans comment une autoroute peut coûter. Parce que nous, on regarde toujours une durée de vie utile de 35 ans pour une autoroute, au niveau des ouvrages d'une autoroute. Donc, ce que je peux regarder,

c'est est-ce que dans des études d'économiste que le ministère a pu par le passé demander, voir si j'aurais ce type d'étude là. À ce moment-là, si je retrouve quelque chose dans ce genre, et j'imagine qu'on doit avoir quelque chose, je le déposerai à la commission.

2915 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Ça répond à ma question. Et je prends quand même les deux chiffres qu'il vient de nous donner, qui me semblent intéressants. Si on parle d'un investissement de 250 M\$ qui risque de durer 35 ans, ça donne déjà un ordre de grandeur d'amortissement possible, une façon d'évaluer un amortissement. Peut-être que ce n'est pas acceptable, là, mais...

2920

**M. BERNARD CARON :**

Le 35 ans, c'est, par exemple, la durée de vie utile qu'on utilise, par exemple, pour un pavage, pour des ponceaux. Donc, c'est les éléments qui font partie de la route. Ça ne veut pas dire qu'au bout de 35 ans, tu scrapes la route. C'est des éléments qui font partie de la route, que l'on considère comme ayant une vie utile de 35 ans, comme un ponceau. Le pavage, on sait qu'au bout de 35 ans, il faudra refaire une réfection majeure. Donc, c'est dans ce sens-là le 35 ans.

2925

2930

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Puis hier, vous avez parlé aussi, même l'assise parfois, ça devient désuet.

2935

**M. BERNARD CARON :**

C'est ça. C'est ce que j'appelle la réfection majeure. Au bout de 35 ans, c'est là on calcule, on considère qu'après cette période-là, les fondations ont atteint leur durée de vie utile, donc sont déficientes à un point tel qu'elles doivent être changées.

2940

**LA PRÉSIDENTE :**

À ce moment-là, il faut creuser beaucoup pour aller chercher tout ça?

2945

**M. BERNARD CARON :**

Au niveau des fondations, si on prend la couche de pavage et la fondation, donc ce qu'on appelle du 0<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, ça fait moins de 1 mètre.

2950

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.



**M. CLAUDE BENOÎT :**

2955

Ça va. Ma troisième question risque de s'adresser plus aux gens qui s'occupent d'économie ou des exportations.

2960

Dans une des réponses ou un des transferts de camionnage qui se passaient à Philipsburg, on nous a mentionné, si j'ai bien compris, près du quart des entrées aux États-Unis au poste de Saint-Armand était pétrolier, si j'ai bien saisi.

2965

Une partie de ma question: est-ce qu'il est pensable au niveau... on sait que Ultramar se prépare à transporter son pétrole par oléoduc ou pipeline, en tout cas. Est-ce que ça pourrait être une façon intéressante de transporter du pétrole vers les États-Unis?

2970

On sait que Montréal et le Québec, je pense, ont toujours eu une tradition et un gros développement au niveau raffinerie. J'imagine que le marché nord-américain est un marché très important. Est-ce que ça pourrait devenir... nous, on vit à côté de... sur notre ferme, on a TransCanada PipeLines qui transporte le gaz naturel de cette façon. Est-ce que la même éventualité est envisagée ou envisageable pour le pétrole?

2975

**LA PRÉSIDENTE :**

2980

D'accord. On a beaucoup de questions, nous aussi, concernant l'importation-exportation auprès de monsieur Brassard. Alors, on lui demanderait, si vous voulez bien, on va demander d'abord de faire une présentation sur ce qu'il en est du commerce avec les États-Unis et quelle est la nature de ce commerce-là, et quelle est la tendance, et comment l'autoroute pourrait avoir une certaine influence sur ce commerce-là.

2985

On va comme d'abord entendre une présentation, ça va nous permettre de questionner. Ça vous va?

2990

**M. CLAUDE BENOÎT :**

Ça va.

**M. PIERRE BRASSARD :**

Oui. Bonjour, madame la présidente.

2995

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3000 D'entrée de jeu, je vais vous dire que je ne suis pas un spécialiste du commerce extérieur, je suis plus un spécialiste en développement régional.

3005 Par contre, j'ai une présentation un peu générique que je peux passer rapidement sur le commerce extérieur du Québec, évidemment notamment avec les États-Unis. Ça pourrait peut-être éclairer les gens sur ce qui transite entre le Québec et les États-Unis, et regarder aussi les enjeux de développement de la région et aussi de la région métropolitaine de Montréal, parce que je pense que c'est majeur, en lien avec la Nouvelle-Angleterre.

3010 En fait, les exportations du Québec évidemment, globalement, quand on considère au ministère les exportations, on parle aussi du commerce interprovincial. Vous pouvez voir la tendance, l'évolution, c'est en millions de dollars. Donc, on parle de 140 G\$ en 2004. Évidemment, à l'étranger là-dessus, c'est 89 G\$, mais là c'est toutes régions et l'international confondus.

3015 Évidemment, il y a eu un petit creux, parce qu'évidemment la grande majorité du commerce du Québec se fait avec les États-Unis. On va revenir sur les chiffres tout à l'heure. Il y a eu un pic, en 2000, de façon globale. Il y a eu une légère baisse mais il y a une croissance depuis 2003 en ce qui concerne le commerce extérieur, les exportations du Québec notamment vers l'étranger.

3020 On voit aussi vers les autres provinces, c'est moins pertinent en ce qui nous concerne. Ici, la part du commerce québécois dans le commerce canadien, évidemment, c'est une part qui a diminué un petit peu depuis 1999, mais quand même, on parle de 18 % dans la part du commerce canadien. C'est quand même en lien avec l'économie du Québec dans l'ensemble canadien.

3025 La part du PIB aussi, vraiment c'est majeur et c'est pour ça que le ministère se préoccupe de la question du commerce extérieur. Le nom porte Exportation, il y a Innovation, parce que c'est deux grands enjeux, surtout dans le contexte de la mondialisation de l'économie. Donc, il y a une part du PIB du Québec importante qui va à l'exportation, qui va à nos PME qui vendent à l'extérieur du Québec, du marché québécois. Vous avez des chiffres ici. Je ne veux pas trop vous en mettre, mais ça vous donne des grandes tendances.

3035 Évidemment, le solde des échanges, bon, c'est encore un peu technique. Évidemment, ici, le solde des échanges avec les autres provinces est négatif. Mais par contre, on se reprend sur l'exportation à l'extérieur du Canada. Donc, ça vient équilibrer un peu les choses. Donc, le Québec est un des principaux exportateurs avec les États-Unis dans les provinces canadiennes, avec l'Ontario notamment.

**LA PRÉSIDENTE :**

3040

N'allez pas trop vite sur cette figure-là.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3045

Je ne sais pas si vous avez des questions là-dessus. C'est des...

**LA PRÉSIDENTE :**

3050

Expliquez-nous ça. Pour les transcriptions, on parle ici d'une acétate concernant le solde des échanges.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3055

Des échanges total. Ce qui est en jaune, c'est les exportations à l'étranger. Ce qui est en bleu, c'est les échanges interprovinciaux. C'est déficitaire dans le cas des échanges interprovinciaux; par contre, du côté des exportations, vous voyez que la courbe est quand même... c'est positif. Donc, ça nous permet d'équilibrer un petit peu les choses par rapport à notre balance commerciale, si on veut, là, si on peut parler comme ça, sans trop entrer dans les technicalités.

3060

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça, ça signifie qu'on exporte plus à l'extérieur...

3065

**M. PIERRE BRASSARD :**

Oui, du Canada.

**LA PRÉSIDENTE :**

3070

... du Canada que chez nos voisins canadiens.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3075

Par contre, on reçoit plus des autres provinces qu'on exporte dans les autres provinces. Donc, on est orientés vers l'international, si on peut parler comme ça, sur l'étranger, évidemment les États-Unis au premier chef.

**LA PRÉSIDENTE :**

3080

Puis est-ce que vous avez... en tout cas, je vais vous laisser aller, parce que vous avez

peut-être une figure qui nous montre comment ça se fait le bilan avec les États-Unis?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3085

Oui. On va y arriver un petit peu plus loin.

**LA PRÉSIDENTE :**

3090

Oui, on va y aller, d'accord.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3095

Les exportations et l'emploi, encore de façon générale, vous voyez en termes de milliers d'emplois qui sont liés à l'exportation. Donc, c'est une donnée extrêmement importante pour le Québec. Je pense que l'avenir économique du Québec passe par les exportations dans un contexte de mondialisation. Notre marché étant petit, c'est une nécessité de survie.

3100

D'ailleurs, le gros des interventions du ministère se font dans le soutien au développement de marché dans les entreprises. Notre offre de service s'articule beaucoup de ça et de l'innovation, parce que l'enjeu est majeur là, ça va de soi. Vous voyez les chiffres en lien avec les emplois liés à l'exportation.

3105

Exportations à l'étranger, nombre d'emplois, ont généré plus d'emplois que les exportations vers les autres provinces. Il y a 167 000 emplois, c'est-à-dire la proportion est près de 20 %. Et la valeur des exportations par emploi, c'est 132 000 \$, nombre d'emplois par million de dollars d'exportation. Ça vous donne une idée à peu près évidemment du décalage entre ce qu'on fait avec les autres provinces et ce qu'on fait à l'étranger en termes de création d'emplois et de valeur d'exportation par emploi.

3110

Est-ce que c'est clair pour tout le monde? Ça vous va?

**LA PRÉSIDENTE :**

3115

Oui.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3120

Je vais continuer. De toute façon, je pourrais mettre cette présentation-là à la disposition de la commission dans les documents de référence.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, d'accord. C'est pour ça qu'il faut que vous présentiez les titres des acétates pour

3125 qu'on puisse retrouver ça.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3130 Là, évidemment, la part des exportations dans l'économie québécoise – ça, c'est le titre de l'acétate – évidemment les exportations génèrent une forte valeur ajoutée pour l'économie. C'est en milliards de dollars. Évidemment, les biens et les services, c'est sûr que c'est les biens manufacturés principalement qui sont le gros des exportations. Les services, c'est autre chose. On parle de 52 G\$ en 2001. C'est 24 % du PIB. Et puis les autres provinces, on parle de 28 G\$, près de 29 G\$, 13 % du PIB. Donc, évidemment, c'est une donnée économique majeure.

3135 Évidemment, si le Québec était un état indépendant, si on peut parler comme ça, on se classerait dans les pays membres de l'OCDE, les principaux pays développés économiquement, dans les 30 pays de l'OCDE, on serait à peu près à ce rang-là, pas par notre volume absolu mais par notre part de notre PIB, si on veut, qui va à l'exportation. On serait à ce rang-là. Donc, le Québec est une société, on serait autour du 7e rang au niveau de l'OCDE. Donc, on est une province exportatrice de façon importante.

**LA PRÉSIDENTE :**

3145 Les États-Unis sont bien derrière le Québec?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3150 Oui. Bien, évidemment, le PIB des États-Unis n'est pas comparable, on se comprend bien, mais c'est une économie qui est plutôt tournée vers l'intérieur. Le marché intérieur étant évidemment très important, avec 280 M\$, c'est la première économie du monde. Donc, la nécessité d'exporter, elle est peut-être... entre guillemets, c'est relatif tout ça, évidemment n'est pas celle du Québec compte tenu du marché.

3155 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est relatif par rapport à notre marché ou...

**M. PIERRE BRASSARD :**

3160 Par rapport au PIB, produit intérieur brut des pays concernés.

**LA PRÉSIDENTE :**

3165 D'accord. C'est le pourcentage du PIB.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3170 Oui, exactement. On serait au 23e rang dans les exportations totales de biens et de services, et on serait au 32e rang de services vers l'étranger. C'est parce qu'évidemment, je veux bien vous préciser que le ministère considère comme exportation les échanges interprovinciaux aussi, à l'intérieur du Canada.

**LA PRÉSIDENTE :**

3175 Oui, oui.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3180 Parce qu'évidemment, percer le marché ontarien, des fois ce n'est pas toujours évident non plus pour une entreprise. Il y a moins de barrière évidemment douanière et autres, il y a moins d'impératifs de sécurité comme il y en a depuis quelques années aux États-Unis, c'est-à-dire de procédure administrative, mais il reste que ce n'est pas évident de percer des marchés qui ne sont pas locaux. Donc, il y a des enjeux aussi. On le traite comme ça, on le traite comme des  
3185 entreprises exportatrices d'une certaine façon.

Les produits que le Québec exporte à l'étranger, vous avez ici l'aluminium, ça se comprend, ce n'est pas...

3190 **LA PRÉSIDENTE :**

On va y aller doucement.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3195 Oui. Vous avez les principaux produits exportés à l'étranger, tous pays confondus évidemment. L'aluminium, on se comprend, on est un des premiers producteurs mondiaux d'aluminium, région du lac Saint-Jean, Saguenay, Côte-Nord; papier journal, région de Trois-Rivières, Mauricie principalement; le bois, évidemment le bois-d'oeuvre avec le fameux  
3200 contentieux commercial avec les États-Unis; appareils de navigation aérienne, avions, etc.

Le secteur aéronautique est un créneau d'excellence dans la région montréalaise de Montréal. Montréal, avec Seattle, est la deuxième ville en Amérique du Nord pour l'industrie aéronautique. Donc, c'est majeur, avec Bombardier, Pratt & Whitney à Longueuil, etc.

3205 L'énergie électrique. Évidemment, Hydro-Québec exporte de l'énergie, tout le monde est au courant de ça évidemment. Des moteurs électriques. Les produits chimiques. La viande; l'agroalimentaire est un secteur extrêmement important, notamment en Montérégie. Les ouvrages de menuiserie, papier, carton, rouleaux. Vous voyez qu'il y a beaucoup de produits

3210 dans le secteur des matières premières.

Ça vous va? Je n'irai pas dans les chiffres nécessairement.

**LA PRÉSIDENTE :**

3215

Non, d'accord.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3220

Ça vous va?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

3225

**M. PIERRE BRASSARD :**

3230 Principales industries exportatrices de biens vers l'étranger, ça, c'est les industries qui font de la transformation principalement. Le matériel de transport tient une place importante, que ce soit Bombardier ou ces compagnies-là dans le matériel de transport aéronautique.

La première transformation des métaux. On a une industrie métallurgique. Notamment en Montérégie, on a beaucoup d'entreprises en transformation des métaux. Le papier.

3235 Fabrication des produits informatiques et électroniques aussi. Ça, je vais vous dire qu'ici, on a un joueur important qui vient hausser les exportations, c'est IBM à Bromont, qui a à peu près 2 000 employés, qui fabrique des microprocesseurs à très haute valeur ajoutée. Dans un camion, il peut en avoir pour une couple de millions facilement. Ça va très vite.

3240 Puis les produits du bois, évidemment, en bois. L'industrie du meuble, même si c'est une industrie qui connaît ses difficultés compte tenu de la mondialisation, est quand même une industrie importante qui exporte. On en a plusieurs en Montérégie des entreprises dans ce secteur-là.

3245 Principaux produits exportés vers l'étranger, on l'a dit. On revient un peu.

3250 Ça, c'est les principaux produits dont les ventes ont augmenté de 1999 à 2004. Je ne veux pas tous les nommer. Ça vous donne peut-être une idée. Évidemment, les véhicules aériens, c'est important. Il y a ici l'alimentation évidemment qui est importante aussi, l'agroalimentaire est une industrie importante au Québec. Montréal et la Montérégie se distinguent là-dedans, dans la transformation notamment.

Vous avez d'autres secteurs qu'on aurait pu mentionner rapidement sans faire de chiffres. Vous avez quand même les variations entre 2004 et 1999 en millions de dollars. Il y a une croissance des exportations. On va le voir peut-être plus finement avec les États-Unis.

3255

Je peux passer à la prochaine acétate? Ça va, madame la présidente?

**LA PRÉSIDENTE :**

3260

Oui, oui.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3265

Le niveau technologique, ça, c'est un élément important aussi parce que, évidemment, l'enjeu de l'innovation est un enjeu majeur compte tenu de la mondialisation de l'économie, du rôle des économies émergentes actuellement, que ce soit la Chine ou l'Inde ou les pays asiatiques.

3270

Donc, les produits à haute valeur ajoutée, les produits qui contiennent beaucoup d'innovation sont stratégiques pour maintenir le Québec à son niveau et permettre à l'économie de croître, si on veut, d'une façon continue. Donc, vous avez quand même ici les éléments, le Québec se distingue par rapport au reste du Canada en termes de haute technologie.

3275

C'est moins le cas en moyenne et haute technologie. Il faut dire qu'on a une industrie au Québec dans les nouvelles technologies de l'information et des communications qui se distingue particulièrement. Il y a aussi les biotechs. Il y a des secteurs de haute technologie où le Québec se distingue ou se démarque du reste des autres provinces du Canada de façon générale.

3280

En moyenne-faible technologie, on est au-dessus de la moyenne canadienne en termes de pourcentage, et en faible technologie aussi, c'est-à-dire des produits plus traditionnels. Bon, les matières premières, ça va de soi, mais les produits transformés du secteur manufacturier plus traditionnel, le Québec, on est encore évidemment beaucoup dans ce secteur-là. Il y a un enjeu, comme je vous dis, d'innovation important au Québec et de productivité des entreprises aussi.

3285

Niveau technologique des biens vers l'étranger, part du Québec au Canada, la haute technologie, part du Québec au Canada, c'est très important, c'est un chiffre significatif. Vous avez des données comme ça sur la nature des produits exportés.

3290

La destination des exportations, ce qui pourrait intéresser évidemment nos personnes ici. Les États-Unis sont les principaux clients du Québec loin devant les autres régions du monde, ça va de soi. En 1999, c'était presque 85 % des exportations. En 2004, ça a baissé un petit peu. Il faut dire qu'il y a des parts de marché qui se sont développées ailleurs aussi. Et on



a eu une petite baisse des exportations en 2000, 2001 jusqu'en 2003, compte tenu de certains facteurs.

3295

Évidemment, il y a eu l'effet 11 septembre 2001 qui a joué. Il y a eu une légère récession économique aux États-Unis aussi au début des années 2000 avec notamment le dégonflement, je pourrais le dire comme ça, de la bulle technologique. Il y a eu aussi évidemment la devise canadienne, la montée de la devise canadienne, c'est-à-dire la hausse du dollar canadien par rapport à la devise américaine, qui a eu un certain impact sur les exportations.

3300

Vous avez les autres régions du monde. Évidemment, c'est l'Europe qui vient en deuxième lieu; l'Asie, l'Asie qui est en croissance comme vous pouvez le voir, évidemment il y a la Chine qui joue un rôle majeur là-dedans. L'Amérique latine, l'Afrique. Les autres régions, c'est plus marginal un petit peu à ce moment-là.

3305

Les exportations de biens du Québec vers l'Asie et l'Océanie ont augmenté fortement, c'est ce que je viens de vous dire, dans les cinq dernières années, en fait, depuis 99. Les États-Unis, ça s'est stabilisé, ça a monté légèrement, mais on voit que l'Asie, c'est 15 %.

3310

Les principaux pays en milliards ou en millions de dollars, 56 G\$ les exportations du Québec aux États-Unis en 2004, ce qui n'est pas négligeable. Vous avez les autres qui sont moins significatifs: Royaume-Uni, Japon, France. Mais évidemment, c'est les États-Unis avec 56 G\$, 81,7 % du total des exportations du Québec.

3315

Destination des exportations de biens - régions américaines. On ventile un peu plus parce que les États-Unis sont divisés en sous-régions. Le principal, c'est la région de l'Atlantique. On parle de la région de New York, Philadelphie, Baltimore, tout ce secteur-là central, la côte est américaine, mise à part la Nouvelle-Angleterre. Évidemment, c'est là que va une bonne partie des exportations du Québec aux États-Unis. Le centre nord-est, c'est la région des Grands Lacs, Détroit, Chicago, Cleveland, l'Ohio, le coeur industriel, si on veut, des États-Unis.

3320

La Nouvelle-Angleterre, qui vient au 3e rang, ça nous concerne un peu plus spécifiquement avec l'autoroute 35 évidemment, parce que quand on parle de Nouvelle-Angleterre, on parle surtout de la région de Boston, mais on parle du Vermont, New Hampshire, Connecticut, Rhode Island et Massachusetts. C'est donc un secteur qui est au 3e rang des régions américaines d'exportation.

3325

**LA PRÉSIDENTE :**

3330

Puis la région de l'Atlantique, est-ce que c'est dans l'axe qui concerne cette autoroute?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3335 Oui. Bien, évidemment, c'est sûr que l'État de New York, règle générale, le camionnage transite par le poste de Lacolle. Par contre, par la 89, on peut rejoindre la région d'Albany et la région est aussi transitée. Il y a une part du trafic, je n'ai pas les chiffres précis origine-destination du camionnage, du transit au poste frontière de Philipsburg, là, mais...

3340 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Ce n'est pas avec la 91?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3345 Avec la 91, je sais que dans la région... je pense que c'est ça, la 91, pour aller vers Albany vers l'État de New York. C'est possible, évidemment, je pense qu'on rejoint ce marché-là. Mais principalement, j'ai l'impression qu'on couvre surtout la région de Boston et le Vermont évidemment.

3350 Les principaux États. On y va un petit peu plus finement. Bon, évidemment, je vous disais l'État de New York, ça va de soi, l'Ohio, Pennsylvanie. Bon, le Vermont vient au 4e rang, ce qui n'est pas négligeable pour un petit État, le Vermont.

3355 Il faut dire, je reviens aussi, il y a plusieurs produits qui vont au Vermont, mais il y a notamment la microélectronique à cause de IBM qui a une usine soeur au Vermont près de Burlington, je crois, qui travaille, qui transite beaucoup avec l'usine de Bromont.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3360 Est-ce qu'on peut vous arrêter? Justement, est-ce que ce n'est pas fait en Chine maintenant?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3365 Bien, en fait, l'usine de Bromont, celle de Burlington, en fait, il y a ce qu'on appelle un *cluster* – mais en français c'est peut-être un mini-système productif – autour d'Albany aussi et de Boston.

3370 La microélectronique est un secteur important, un secteur d'innovation. C'est sûr que ce qui est de moins haute technologie ou de moins haute valeur ajoutée, si on fait des *chips* de mémoire, c'est fait en Asie. Ça, c'est clair. De plus en plus, il y a une tendance lourde à sous-traiter vers l'Asie.

3375 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est ça. L'autoroute 35 est supposée desservir le transport pour arriver à la 89. Est-ce que cet échange-là est moindre maintenant, compte tenu que la fabrication est faite en Chine dans ce domaine-là?

3380

**M. PIERRE BRASSARD :**

Il faudrait que j'aie le chiffre précis en ce qui concerne la microélectronique. Je dois les avoir dans mes papiers, il faudrait que je les cherche.

3385

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Ce serait intéressant de l'avoir.

3390

**M. PIERRE BRASSARD :**

Il faudrait que je valide ça, madame.

3395

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui.

3400

**M. PIERRE BRASSARD :**

Mais ce que je peux vous dire, nous, en Montérégie, avec l'Estrie et avec New York, il y a eu une entente de signée récemment aussi. C'est un secteur émergent, la microélectronique, mais la microélectronique à haute valeur ajoutée, c'est-à-dire dans les nouveaux types de... je ne suis pas un spécialiste évidemment, on parle de high-tech là. Mais la région se démarque et IBM se démarque aussi dans la fabrication de processeurs de nouvelles générations pour des applications particulières. Et ça, c'est hautement stratégique.

3405

Notamment, le gouvernement fédéral américain a investi 1 G\$ dans Albany Nanotech qui est tout près d'ici, qui va être desservie pour développer un système productif avec les grands de l'industrie. C'est une industrie stratégique pour les Américains, qu'ils ne veulent pas trop délocaliser.

3410

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce que ça prend la 35, la 89 ou la 91?

3415

**M. PIERRE BRASSARD :**

3420 Bien, évidemment, Albany, on peut rejoindre Albany par la 35 comme on peut la  
rejoindre par la 15 aussi. Mais je parle, moi, d'un système productif régional qui part de l'axe...  
Montréal est reconnue dans la haute technologie, qui part de Albany, qui transite par Boston, qui  
monte vers Sherbrooke. C'est drôle à dire, mais Sherbrooke, c'est un secteur aussi qui se  
démarque, il y a des industries qui se démarquent dans ce secteur-là, et qui va vers Montréal. Il y  
a un couloir le long de la 10, qu'on appelle un peu un couloir d'une industrie émergente, qui est  
celle de la microélectronique, mais de nouvelle génération si on veut.

3425

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Quand vous parliez tantôt d'électricité, vous rentrez les données de transfert d'électricité,  
mais ça ne prend pas nécessairement une autoroute pour transporter l'électricité?

3430

**M. PIERRE BRASSARD :**

Non. Évidemment, c'est des lignes de transport.

3435

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Alors, ça, c'est à réduire, oui?

3440

**M. PIERRE BRASSARD :**

Oui, effectivement, ça va réduire. Ça, ce n'est pas du camionnage, on s'entend là-  
dessus là.

3445

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Êtes-vous capable de donner exactement quelle marchandise transiterait entre 35 et 89,  
et celle qui viendrait du Vermont vers le Québec?

3450

**M. PIERRE BRASSARD :**

Je pourrais vous donner ces données-là, mais il faudrait que...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3455

Et celle qui sort du Québec vers le Vermont?

**M. PIERRE BRASSARD :**

Oui.

3460 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Et précisément le transit, est-ce que c'est une valeur ajoutée ou c'est brut ou si c'est de la consommation?

3465 **M. PIERRE BRASSARD :**

Quel type de marchandise transite par Philipsburg.

3470 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3475 Par la 89 - 35.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3480 Oui, à savoir celle qui vient des États-Unis, est-ce que c'est de la consommation dont on tire profit au Québec, donc qu'on demande, et celle qui sort du Québec, est-ce que c'est de la valeur ajoutée.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3485 Évidemment, il y a celle de la microélectronique, comme je vous dis, qui transite.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3490 Oui, mais là, il s'agirait de savoir si c'est fait en Chine ou pas.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3495 Non, c'est fait à Bromont. D'ailleurs, dans le Plan de transport du ministère des Transports du Québec, il y avait des données là-dessus, notamment sur ce qui transitait par le poste de Philipsburg, qui est un poste important, et la région de Bromont se distinguait en Montérégie comme une des régions les plus exportatrices vers le Vermont, mais c'est évidemment à cause de la microélectronique, à cause des deux usines qui ont des échanges très étroits.

3500 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Êtes-vous capable de dire aussi par quel mode de transport? Est-ce que c'est le train ou...

**M. PIERRE BRASSARD :**

3505 C'est par le camionnage.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3510 Par le camionnage?

**M. PIERRE BRASSARD :**

Oui.

3515 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce qu'il y en a par le train?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3520 Non. Le train est peu utilisé. En tout cas, il faudrait que je sorte les données précises, mais je vous dirais que c'est un mode de transport des marchandises qui est peu utilisé. La tendance lourde est au camionnage, ça va de soi, à cause du *Just in time*, puis des questions des inventaires et des temps aussi évidemment de livraison, puis pour les productions et tout ça.

3525 Le train dans l'axe est-ouest est encore utilisé pas mal. Vers le sud, il y a une seule ligne de train en Montérégie – je ne veux pas trop m'avancer là-dessus – dans la région de Valleyfield notamment, qui s'en va vers le MidWest. Mais, bon, ça reste d'après moi relativement marginal pour le commerce vers surtout la Nouvelle-Angleterre. Je pourrais essayer de trouver des données là-dessus.

3530 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Exact, oui.

3535 **M. PIERRE BRASSARD :**

Je pense que les gens du MTQ auraient des données aussi là-dessus avec le plan de transport.

3540 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3545 Est-ce que vous allez aussi pouvoir nous indiquer, parce que vous avez parlé tantôt du sud, un petit peu plus le transport maritime?

**M. PIERRE BRASSARD :**

Oui.

3550 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Concernant l'est américain.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3555

D'accord. Le transport maritime, à mon avis, c'est très marginal aussi. Le transport maritime se fait le long de la voie maritime du Saint-Laurent et va vers le MidWest principalement, donc vers la Nouvelle-Angleterre. Du Québec à la Nouvelle-Angleterre, c'est par voie terrestre là, c'est principalement par camionnage en très grande majorité. Mais je peux vous amener des données là-dessus.

3560

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui, assez précises, oui. Merci.

3565

**M. PIERRE BRASSARD :**

Ça va, d'accord. Voulez-vous que je poursuive rapidement? Oui?

3570

Principales importations de biens. Évidemment, c'est ce qui est importé au Québec par industrie. Évidemment, ça, c'est toutes régions confondues. Tantôt, ce qu'on a vu, c'était les exportations; là, c'est les importations. Parce qu'on parle de commerce extérieur, ça se fait dans les deux sens évidemment.

3575

Vous avez ici le matériel de transport, fabrication de matériel de transport. Évidemment, il y a des véhicules automobiles qui jouent un rôle important là-dedans; les produits informatiques et électroniques, au sens large du terme, les ordinateurs et tout; pétrole et gaz; produits chimiques; et fabrication de machines, équipement pour l'industrie surtout manufacturière. Évidemment, ça vient beaucoup des États-Unis, des CNC pour les ateliers d'usinage ou peu importe, les machines de production notamment, en général.

3580

Les principaux produits, vous les avez ici: huile brute de pétrole, les voitures évidemment. Ça, c'est en millions, mais on parle de 8 G\$ pour les produits pétroliers, 6 G\$ pour les véhicules automobiles. Les circuits intégrés et microassemblage électronique, 2 G\$, évidemment ça peut venir aussi d'Asie beaucoup et des États-Unis. Il s'en fait encore beaucoup aux États-Unis. Puis on a d'autres sous-produits.

3585

Je vous laisse regarder ça rapidement, mais...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3590

Tantôt, vous avez parlé d'une... c'est IBM, je pense, qui est à Bromont?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3595

Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3600

C'est ça. Et il n'y a pas une succursale aussi au Vermont?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3605

Oui, c'est ça. C'est une usine soeur au Vermont qui travaille un peu comme... je ne connais pas l'organisation interne, pas en sous-traitance mais en délégation de mandat d'une certaine façon. Donc, ils s'échangent les produits outre frontière.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3610

Vous allez être capable de chiffrer ça?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3615

Oui. On a un créneau accord en Montérégie sur la microélectronique et on travaille notamment avec IBM actuellement, le ministère. On pourrait avoir des données peut-être là-dessus.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3620

Donc, en résumé, vous allez être capable de chiffrer ce qui sort du Québec et ce qui rentre du Québec par cet axe-là.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3625

On devrait être en mesure d'avoir des chiffres, je vous dirais, peut-être de 2004. On va essayer de voir si on est capable d'aller chercher des chiffres plus précis, mais je serais capable d'avoir des chiffres.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3630

Après 2001. Parce que vous avez dit qu'il y avait eu une hausse, mais après 2001, ça baissait.



**M. PIERRE BRASSARD :**

3635 Surtout il y a eu une hausse un peu plus marquée en 2003-2004 en ce qui concerne le commerce global. Il faudrait voir par produit comment ça se chiffre, mais je pourrais vous donner les informations.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3640 Merci.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3645 Provenance des importations de biens - régions mondiales. Évidemment les États-Unis sont les principaux fournisseurs de biens du Québec – c'est ce qui est en bleu – avec 47,6 % des biens importés au Québec en 1999. Ça a diminué un petit peu en 2004. Il y a une tendance lourde, c'est la mondialisation. Évidemment l'Europe, l'Asie et l'Océanie qui a augmenté. L'Europe évidemment prend une place avec la Communauté européenne. Puis la CEI, c'est les États de l'ancienne Union soviétique, l'Europe de l'Est, qui aussi commence à prendre une place  
3650 dans l'économie mondiale.

Les principaux pays. États-Unis, 24 G\$ de biens importés au Québec, alors que nous, on exporte pour 50 quelques milliards aux États-Unis. Donc, vous voyez que la balance commerciale est en faveur du côté américain. On a tout intérêt à développer nos infrastructures  
3655 d'échanges commerciaux avec les Américains.

République populaire de Chine évidemment qui est un joueur émergent depuis quelques années, 5 G\$ de biens. Il y a eu une mission du premier ministre Charest récemment en Chine, une délégation importante, ce n'est pas pour rien évidemment.

3660 Il y a l'Inde aussi, qui n'est pas là-dedans mais qui va commencer à jouer un rôle appréciable dans l'économie mondiale.

Bon, c'est un tableau un peu récapitulatif, si on veut, exportation-importation, surtout les  
3665 provinces. Ici, interprovincial, à destination des autres provinces. Je peux passer rapidement, peut-être que ça nous intéresse un peu moins. Importation des biens en provenance des autres provinces. C'est un peu des tableaux récapitulatifs.

3670 Les établissements exportateurs, c'est des entreprises qui font de l'exportation au Québec, toutes grandeurs confondues. Les établissements manufacturiers, c'est près de 5 000. Il y en a d'autres aussi dans le secteur primaire, évidemment, dans le secteur des services, dans le secteur tertiaire notamment, on a 9 000 entreprises en 2002 qui exportaient au Québec.

3675 L'évolution du nombre d'exportateurs, d'entreprises exportatrices, vous voyez qu'il y a une courbe quand même à la hausse d'une certaine façon. Il y a eu un petit creux dans les années ici, là, dans les années 99, 2000. Mais bon, la tendance, elle est là, quand même, au niveau du nombre d'entreprises exportatrices au Québec.

3680 Puis le nombre d'employés, je ne veux pas non plus rentrer dans les détails. En termes de taille, ça vous donne un indice sur la taille un peu des entreprises. Évidemment, les grandes entreprises exportent plus que les petites. En règle générale, on intervient auprès des entreprises qui ont 1 M\$ et plus de chiffre d'affaires à l'étranger. Parce que les petits des fois exportent, mais ce n'est pas de façon récurrente, c'est moins structuré.

3685 Les établissements exportateurs de biens à l'étranger, la destination, évidemment c'est massivement vers les États-Unis. Vous voyez le chiffre ici. C'est très important vers les États-Unis. Tout ça vient corroborer ce qu'on disait précédemment.

3690 Les régions exportatrices. La Montérégie est en deuxième position après Montréal, ce qui n'est pas négligeable. Évidemment, Montréal a 60 000 entreprises, ça fait que c'est la première région économique du Québec. Et la Montérégie est la deuxième région économique du Québec, la grande Montérégie, et on est la deuxième région exportatrice aussi. On a un secteur manufacturier qui est plus important que la moyenne québécoise, donc une économie très diversifiée dans le secteur de la transformation notamment, les services aussi.

3695 Je pense que ça fait à peu près le tour. Il y a les principaux accords commerciaux. Ça vous va? C'est des données très brutes, très générales aussi là.

**LA PRÉSIDENTE :**

3700 Vous ne pouvez pas être ici ce soir, monsieur Brassard?

**M. PIERRE BRASSARD :**

3705 Vous le souhaiteriez? Je vais essayer de voir ce que je peux faire parce que je pense qu'il va avoir des questions pas mal sur l'économie.

**LA PRÉSIDENTE :**

3710 Alors, ça nous donne pas mal le portrait de la situation actuellement. Ce serait utile aussi de voir la tendance, vers quoi on se dirige pour les 10 prochaines années.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3715 J'ai essayé d'avoir l'information, ça n'a pas été évident.

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça existe?

3720 **M. PIERRE BRASSARD :**

C'est ça, j'ai vérifié avec le service de recherche chez nous. Je n'ai pas eu malheureusement d'information bien précise pour le moment, mais j'ai posé la question. Je vais essayer d'avoir l'information si c'est possible, si elle est disponible. Je ne suis pas en mesure de le dire pour le moment.

3725

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, parce que si vous êtes en mesure de revenir ce soir... bien, je ne sais pas si ça vous prend une pause pour nous dire ça? Est-ce qu'il faut que vous fassiez un téléphone?

3730

**M. PIERRE BRASSARD :**

Oui. À cette heure-là, je ne sais pas si je vais rejoindre quelqu'un. Je vais voir si c'est possible. Je vais tenter de voir si c'est possible.

3735

**LA PRÉSIDENTE :**

Parce qu'on prendrait une petite pause de trois minutes, le temps que vous appeliez pour voir si vous êtes capable. À ce moment-là, on pourrait arrêter et revenir ce soir.

3740

**M. CLAUDE BENOÎT :**

Personnellement, moi, madame la présidente, ça répond assez à mes questions.

3745

La seule question de l'autre fois, puis ce n'est pas probablement cette personne-là qui peut me répondre, c'est s'il y a un plan global intégré ou une vue globale d'ensemble ferroviaire. Le transport d'autobus qu'on entend moins parler qu'on entendait, mais qui a quand même un réseau qui se rend au Vermont, un très bon réseau du côté de Saint-Jean-sur-Richelieu qui dessert Montréal, est-ce que ce réseau-là est appelé à être amélioré ou pas? Est-ce qu'il y a un transport...

3750

Toutes les autres régions dans la ceinture de Montréal ont un train rapide qui dessert Montréal. Est-ce que Saint-Jean est la prochaine destination à avoir un train rapide? C'est plus à ce niveau-là. Donc, au niveau commerce, j'ai trouvé ça fascinant.

3755

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

3760 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Oui.

3765 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous pourriez être rejoint par téléphone ce soir? Est-ce que ça, ce serait possible?

3770 **M. PIERRE BRASSARD :**

Oui, je pourrais être rejoint par téléphone. Je pourrais être disponible. À cette heure-là, je ne suis pas sûr de rejoindre les gens au ministère non plus. Sur la question de la tendance des 10 prochaines années, il faudrait que j'appelle à Québec.

3775 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Non, mais ça, on comprend très, très bien que vous pourriez compléter par écrit par la suite.

3780 **M. PIERRE BRASSARD :**

Oui, oui, absolument.

3785 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, on va vous contacter ce soir au besoin, si vous pouvez nous donner votre numéro.

**M. PIERRE BRASSARD :**

3790 Parfait, oui, il n'y a pas de problème.

**LA PRÉSIDENTE :**

Parce qu'on ne peut pas garantir qu'il n'y aura pas d'autres questions.

3795 **M. PIERRE BRASSARD :**

Et puis je vais rendre ces données-là disponibles aux gens.

3800 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

La destination précise aussi. On prend l'axe de la 35 avec 89, la destination précise des biens, leur nature, valeur ajoutée ou...

3805 **M. PIERRE BRASSARD :**

La nature des biens?

3810 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui. L'évolution dans le temps.

3815 **M. PIERRE BRASSARD :**

D'accord, on va voir.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3820 Et comme le demandait monsieur Benoît, c'est-à-dire s'il y a des axes qui se dessinent vers le transport ferroviaire ou plus vers le maritime vers l'est.

**M. PIERRE BRASSARD :**

D'accord, parfait, les modes de transport, en fait.

3825

**LA PRÉSIDENTE :**

3830 Monsieur Benoît, c'est bien certain que si des documents sont déposés dans une semaine ou deux semaines, bon, bien, vous allez pouvoir les consulter et nous envoyer des questions après leur dépôt.

**M. CLAUDE BENOÎT :**

C'est parfait.

3835

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

3840 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Je vous remercie beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

3845 Il n'y a pas de problème avec ça. On veut faciliter le plus possible la lecture de ces documents-là puis que vous puissiez poser vos questions. Mais si je vous ai dit: «une semaine après l'audience», c'est de façon générale. Mais on est souple, comme vous l'avez vu en cours d'audience.

3850 **M. CLAUDE BENOÎT :**

On l'apprécie. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3855 Merci. Alors, on avait d'autres éléments qu'on devait traiter cet après-midi, mais on a su qu'on pouvait les reporter ce soir, les gens se sont montrés disponibles, au besoin, par téléphone. Alors, on va suspendre les travaux et on va reprendre à 19 h 30. Merci.

3860

\* \* \* \* \*

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.

3865

Et, j'ai signé :

3870 \_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**