

**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 6

Séance tenue le 17 novembre 2005, 19 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
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
ANNIE TESSIER.....	8
DANIEL RACINE.....	10
MAXIME TREMBLAY.....	14
MARTIN BELLEFROID.....	19
RENÉ WALLASZCZYK.....	27
POL PETIT.....	39
RENÉ WALLASZCZYK.....	45
POL PETIT.....	50
RENÉ WALLASZCZYK.....	51
REPRISE DE LA SÉANCE.....	59
MARYSE FONTAINE.....	59
MARIELLE CARTIER.....	68
JEAN ASNONG.....	77
PERLE ST-JEAN.....	84
JEAN TRUDEAU.....	91
ANNIE TESSIER.....	102
BERNADETTE GUILLOTTE.....	106
MARC-ANDRÉ TRUDEAU.....	112
MAXIME TREMBLAY.....	123
MARCEL NORMANDIN.....	124
HÉLÈNE CAMPBELL.....	129
PERLE ST-JEAN.....	134
MARTIN BELLEFROID.....	141
GILBERT WILLIAMS.....	149
MARTIN BELLEFROID.....	153

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5            Bonsoir, tout le monde. Nous en sommes à la sixième 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, le registre demeure ouvert. Je rappelle que la deuxième partie de l'audience publique va se tenir à compter du 12 décembre à Saint-Jean-sur-Richelieu; le mardi, 13 décembre également, selon les besoins à Saint-Jean-sur-Richelieu; et ici à Saint-Sébastien, dans la même salle à compter de mercredi, le 14 décembre en soirée, et nous allons poursuivre le lendemain selon le nombre de mémoires déposés et aussi selon le nombre d'inscriptions.

15            Alors, ce n'est pas nécessaire d'écrire un mémoire pour venir exposer votre point de vue, mais ce qui est nécessaire, c'est de venir et de vous exprimer. Parce que si on veut traduire tous les messages que vous voulez livrer au gouvernement concernant ce projet-là, il faut d'abord les avoir reçus. Et à ce moment-là, c'est tout simplement de s'inscrire auprès de la coordonnatrice du secrétariat de la commission.

20            Alors, vous appelez simplement, le plus tôt sera le mieux, au numéro 1-800-463-4732, c'est madame Anne-Lyne Boutin, poste 420. Alors, vous réservez du temps et puis on va donner priorité au premier; premier arrivé, premier servi. Si vous préférez passer en après-midi, vous le dites, en soirée, on va vous réserver du temps.

25            Toutes les transcriptions des séances d'audience publique vont être disponibles dans une semaine environ, à la fois dans le site Internet de la commission et dans les centres de consultation.

30            Alors, on va reprendre. On a neuf personnes inscrites au registre. Mais auparavant, on va entendre le promoteur sur des éléments d'information qui ont été demandés hier. Des réponses ont été fournies cet après-midi mais, quand même, il y a des gens qui sont revenus ce soir et qui avaient demandé des points.

35            Il y a à trois questions laissées en suspens, c'est-à-dire trois questions qui ont été répondues mais on vous demanderait de revenir là-dessus. Je pense que vous les avez. On vous les a fournies. L'effet des embruns salins sur l'agriculture, les mesures d'atténuation, si vous pouvez commencer par ça.

40            Est-ce que vous avez d'autres documents à déposer ou des questions qui avaient été laissées en suspens auparavant?

**M. BERNARD CARON :**

45           Tel que prévu, madame la présidente, on a déposé un document sur le L10 en pointe  
actuel de l'autoroute 35, à la hauteur du quartier Saint-Gérard et sur la longueur de la 133. Donc,  
le document a été déposé.

Si je comprends bien, vous voulez qu'on reprenne au niveau de ces trois questions-là?

50

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

55

**M. BERNARD CARON :**

Donc, au niveau des embruns salins sur l'agriculture, la réponse va nous être donnée par  
monsieur Guy Bédard. Donc, il va nous présenter un résumé succinct des deux documents qu'il a  
consultés pour amener une réponse.

60

**M. GUY BÉDARD :**

65

Alors, bonsoir. Pour cette réponse, il n'y a pas de visuel. Donc, il y a deux documents  
qui sont d'intérêt pour comprendre la distribution des embruns salins: on a une première étude qui  
est interne au ministère des Transports et une deuxième qui émane du ministère des Forêts, qui  
date de 1992.

70

Il n'y a pas directement d'évaluation spécifiquement sur la distance de projection des  
embruns salins. On a plutôt évalué la distance localisée pour certaines plantes et l'effet que  
l'embrun salin avait sur ces végétaux.

75

Donc, la première étude du ministère des Forêts était réalisée sur l'autoroute 20, où on a  
environ 17 000 véhicules à l'époque qui circulaient et les arbres étaient situés à 17 mètres de la  
chaussée. Ce sont des conifères. C'est des arbres qu'ils avaient évalué comme étant les plus  
sensibles à ces conditions.

80

Donc, à 17 mètres, les arbres ont été fortement affectés par la présence des embruns  
salins et ils ont remarqué que c'était le tiers inférieur qui avait les principaux effets au niveau des  
aiguilles ou des feuilles de ces conifères-là. Donc, on peut percevoir qu'à 17 mètres, on a déjà,  
par rapport à ce qui se dégage derrière les véhicules, un abaissement au niveau aérien, donc  
principalement près du sol, puis on peut concevoir que ça continue de cette façon-là jusque  
directement la totalité des dépôts.

85

Pour l'étude du ministère, le repère qui est fourni à ce moment-là, c'est que la  
recommandation au niveau des conifères, c'est de ne pas les placer à l'intérieur d'une distance

de 30 mètres par rapport à la chaussée. Donc, si on recoupe les deux études, on peut concevoir que le 30 mètres est presque une limite peut-être pas complète pour la projection des embruns salins, mais une limite importante pour la majorité des transports aériens.

90 Les critères qu'on peut décrire, par exemple, pour l'intensité des embruns salins, on appelle ça aussi «la dérive», c'est la quantité de sel utilisée sur la chaussée pour son déneigement, le nombre et la vitesse des véhicules qui circulent sur la chaussée, la vitesse des vents évidemment et l'orientation de la route qui a une incidence sur la longueur vers les lots riverains, par exemple.

95 C'est à peu près ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

100 Merci. Alors, on demanderait un complément d'information, comme il a été donné cet après-midi du côté du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

105 Bonsoir, madame la présidente. J'ai logé deux appels auprès de mes collègues du Vermont ainsi que de l'État de New York. Je n'ai donc pas eu de rappel d'eux dans le cours laps de temps dont je disposais, puisque j'avais juste l'avant-midi.

110 J'ai fait une recherche sur le site Internet, où j'ai trouvé au-dessus de 30 éléments qui étaient en concordance avec l'impact des sels déglaçants sur la végétation et au-dessus de 20 000 lorsqu'on appelle la recherche au niveau de l'agriculture.

115 Je dirais qu'il y a un consensus comme quoi il y a un impact sur la végétation. Mais les études que j'ai pu lire, qui étaient les plus récentes, portaient surtout sur des conifères ou des feuillus, rien réellement sur les cultures agricoles qu'on connaît ici comme le maïs, mais je n'ai pas pu me livrer à une vraie exploration par rapport aux cultures.

120 Comme mon collègue a dit précédemment, il y a beaucoup de variables au niveau justement des impacts, en tenant compte du type de sol, en tenant compte de la sensibilité des plantes ou des végétaux. Ça fait qu'il faudrait qu'on aille un petit peu plus loin au niveau de l'exploration en ayant un petit peu plus de temps.

125 Deuxièmement, l'élément qu'on a aussi, on n'a jamais eu réellement de plainte au ministère de l'Agriculture comme telle que les plantes qu'on connaît ici, comme le soya ou le maïs, il y aurait des complications.

Exemple, je vous citais cet après-midi que les compagnies de vente de semences ont

130 justement le long de l'autoroute 20 des parcelles d'essai qu'on appelle au niveau de certaines variétés de maïs et ils invitent les producteurs, à chaque début d'automne, à venir voir leurs essais. Et s'il y avait comme un préjudice, normalement ils ne s'installeraient pas là.

**LA PRÉSIDENTE :**

135 D'accord. Merci beaucoup pour votre réponse.

**M. BERNARD CARON :**

140 Le deuxième sujet, c'est les débits routiers au niveau de l'échangeur sud à Saint-Armand et, pour cette question, ce sera Éric Peissel qui va venir donner l'information.

145 Peut-être, madame la présidente, j'ai de l'information qui m'a été donnée par mon confrère de l'est de la Montérégie. Ils ont fait un comptage sur le chemin Saint-Armand, donc le chemin qui est la rue Quinn ici, là, qui se rend jusqu'à Saint-Armand, ils ont fait un comptage en cours de semaine. Ils arrivent avec 520 véhicules/jour. Et les jours de semaine, il y a 11 % de camions et les fins de semaine 3 % de camions.

150 Donc, c'est de l'information brute là. C'est un comptage qui a été fait il y a deux semaines. Donc, ça nous donne un peu la catégorie de route. 10 % de camions sur une route, c'est quand même un bon pourcentage de camions. Mais par contre, 520 véhicules/jour, c'est très faible quand même comme circulation sur une route.

**LA PRÉSIDENTE :**

155 Donc, ça confirme votre chiffre de 50 que vous aviez.

**M. BERNARD CARON :**

160 Oui, mais c'est un sondage qui a été fait il y a deux semaines. Donc, c'est très récent.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**M. BERNARD CARON :**

165 C'est de l'information brute qu'on me donnait.

**M. ÉRIC PEISSEL :**

170 Bonsoir! Alors, voici les projections qui ont été faites auprès de l'échangeur Saint-

Armand Sud. Juste pour orienter tout le monde dans la salle, dans cette direction, c'est Montréal; et par là, c'est les États-Unis et la frontière. Le secteur de Philipsburg de Saint-Armand se trouve ici et la rue Quinn, qui devient le chemin Saint-Armand, le chemin de la Station, continue comme ça autour de la colline qu'on trouve là.

175

La majorité des mouvements qui ont été recensés en utilisant les enquêtes origine-destination qui ont été faites dans le cadre de cette étude, incluant un site qui a été localisé près de ce point-ci, juste après la frontière américaine, nous avons les données suivantes en termes du nombre de véhicules rentrant-sortant dans cet échangeur.

180

En direction de Montréal, c'était le plus fort mouvement, effectivement, avec environ 400 véhicules actuels rentrant-sortant, qui monterait jusqu'à 525 en 2021. On parle d'environ, en 2021, 1 050 véhicules qui emprunteraient l'échangeur aller-retour parce qu'encore une fois, l'effet pendulaire; les gens qui rentrent, les gens qui sortent.

185

Vers les États-Unis, c'est beaucoup plus faible. Par contre, aujourd'hui, si l'échangeur était construit, on recenserait seulement 50 véhicules par direction, pour un total de 100, va-et-vient. Et en 2021, nos projections montrent que ça pourrait monter à 180, 90 dans chaque direction.

190

C'est à noter que ces augmentations sont des augmentations naturelles de circulation. Elles ne sont pas vraiment imputées à l'existence de l'autoroute, parce que le fait que l'échangeur ici donne les mêmes mouvements qui existent aujourd'hui avec le carrefour à niveau ne donne pas d'accessibilité de plus. Et de plus, comme le site est à côté de la frontière américaine et l'Interstate 89, ils ont un lien direct autoroutier qui existe.

195

**M. BERNARD CARON :**

Concernant la localisation des postes routiers du côté des États-Unis, nous allons faire le recensement. Nous allons aller chercher l'information entre Boston et Montréal et nous la fournirons dès que nous l'aurons, donc dans le courant de la semaine prochaine.

200

L'autre question, c'était concernant les étangs aérés, les odeurs qui pourraient s'épandre ou se diriger vers le parc routier. Comme je le disais cet après-midi, moi, je vais écrire à la Société d'assurance-automobile et à l'Agence des parcs routiers. Je vais leur demander de circonscrire un peu plus leur projet dans le temps, dans l'espace et en termes de besoins. Et entre autres, je vais leur faire part de cette problématique-là qui nous a été indiquée par une représentante de la municipalité cet après-midi. Donc, dès que j'aurai réponse de ces deux organismes, je ferai suivre ces réponses aux personnes de la commission.

205

210

Pas d'autres commentaires à ce moment.

**LA PRÉSIDENTE :**

215           Merci. Du côté des personnes-ressources, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, vous aviez une rectification à faire.

          Pendant que vous vous préparez, je voudrais vous signaler que monsieur François Fréchette est ici ce soir, et il a un très grand voyage de retour à faire ce soir. Alors, il souhaiterait  
220           avoir les questions qui concernent la plaine inondable avant la pause.

          Alors, parmi les gens qui se sont inscrits, j'aimerais que vous le mentionniez au secrétariat pour dire que vous avez des questions que vous souhaiteriez qui soient répondues de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, s'il vous plaît.  
225           On va vous passer en priorité.

          Alors, on vous écoute, madame Dupont.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

230           Merci. Alors, c'est un complément d'information que j'aimerais apporter quant à la réponse que j'ai faite à la question de monsieur Mathias Pertschy concernant les possibilités d'avoir des nouvelles surfaces de...

**LA PRÉSIDENTE :**

          De culture.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

240           Oui. Excusez, la fatigue un petit peu.

          Alors, j'avais référé à l'article 50.4 du *Règlement sur les exploitations agricoles* et j'avais mentionné: «Oui, il n'y a pas de problème. Cet article-là prévoit qu'on peut, dans certains cas, quand il y a perte de surfaces en culture, d'en avoir d'autres ailleurs.» Je voudrais seulement  
245           préciser que ce n'est pas pour toutes les exploitations agricoles.

          Désirez-vous encore une fois que je procède à la lecture intégrale de l'article? Alors, l'article 50.4 du *Règlement sur les exploitations agricoles* se lit comme suit:

250           *Le propriétaire d'un lieu d'élevage et d'un lieu d'épandage visé au paragraphe 1 ou 2 du deuxième alinéa de l'article 50.3 peut déplacer une parcelle en culture à la condition de transmettre un avis écrit à cet effet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moins 30 jours avant l'ensemencement de la nouvelle parcelle. Il doit alors lui*



255 *préciser la désignation et la superficie en hectares 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.*

260 En plus de cet article-là donc qui réfère au paragraphe 1 ou 2 du deuxième alinéa de l'article 50.3, ce que ça veut dire, c'est que, bon, les fermes doivent être situées sur une municipalité qui est mentionnée à l'annexe 2 ou 3 du règlement et elles doivent être existantes soit au 16 décembre 2004 ou au 19 octobre 2005, selon le cas.

265 Alors, ce que je suggérais aux propriétaires de ferme, c'était de procéder à une vérification de leur situation soit auprès du bureau local, régional du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs afin que quelqu'un puisse leur préciser cette situation.

270 Et également dans le cadre de l'étude de la situation que monsieur Pesant du MAPAQ mentionnait, cet élément-là pourrait être mis à l'étude pour compléter l'état de situation de chacune des fermes qui est visée.

**LA PRÉSIDENTE :**

275 Ça va? Alors, je demanderais aux personnes-ressources de se présenter ce soir parce que vous pourrez leur adresser des questions.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

280 François Fréchette, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de l'eau. Je travaille au niveau de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

285 Céline Dupont, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Je suis à la Direction des évaluations environnementales.

**M. BERNARD HÉBERT :**

290 Bernard Hébert du ministère de la Culture et des Communications du Québec, Direction de la Montérégie.

**M. PIERRE BILODEAU :**

295 Pierre Bilodeau, ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune

Québec. Je suis de la Direction régionale de Laval, Montréal et de la Montérégie.

**Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

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

**M. MICHEL BEAUCHESNE :**

305 Michel Beauchesne de la MRC Brome-Missisquoi.

**M. YVON PESANT :**

310 Yvon Pesant, Direction régionale de la Montérégie Est, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

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

**M. CLÉMENT DUQUETTE :**

Bonsoir. Clément Duquette, inspecteur à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.

320 **M. JEAN VASSEUR :**

Bonsoir. Jean Vasseur pour la municipalité de Saint-Sébastien.

**LA PRÉSIDENTE :**

325 Alors, bonsoir.

Alors, madame Annie Tessier, s'il vous plaît.

330 **Mme ANNIE TESSIER :**

Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

335 Bonsoir!

**Mme ANNIE TESSIER :**

340           Moi, je reviendrais un peu, là, concernant la plaine inondable et tout ça. J'aurais voulu  
savoir si le fait que le ministère des Transports, dans la proposition du tracé à la limite de la ligne  
des hautes eaux, le tracé vert, si le fait qu'ils s'apprêtaient à utiliser... quand il avait présenté son  
projet, hier ou avant-hier, ils avaient proposé trois traverses ou drains ou quelque chose comme  
ça, où il y avait des ruisseaux verbalisés ou des ruisseaux d'importance. Puis j'aurais voulu savoir  
345 si le fait qu'on installe quelque chose pour faciliter le passage de ces eaux-là, si ça pouvait être  
une mesure qui pouvait rencontrer les exigences du ministère du Développement durable.

**LA PRÉSIDENTE :**

350           Vous adressez la question au ministère des Transports, mais peut-être que c'est plus le  
ministère du Développement durable.

**Mme ANNIE TESSIER :**

355           Je l'adressais à la personne qui était apte à répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bon.

360

**M. BERNARD CARON :**

365           La seule chose, c'est que l'on conserverait trois ponceaux. On les voit ici, ceux-là. Il en  
a un ici. Ce sont des ponceaux que nous installerions sous la route de façon à permettre la  
circulation de l'eau. Et hier, nous vous disions que ces ponceaux-là auraient des dimensions  
approximatives de 2 mètres par 1.5.

**LA PRÉSIDENTE :**

370           Alors, on va demander justement au ministère du Développement durable, de  
l'Environnement et des Parcs de répondre à votre question.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

375           C'est entendu que le fait de poser des ponceaux en dessous de l'autoroute, ça permet la  
circulation des eaux, mais ça ne répond pas à une autre préoccupation qu'on peut avoir, nous,  
du remblai qui est effectué et qui est constitué lui-même par l'autoroute. C'est un volume d'eau qui  
est déplacé, qui doit se retrouver ailleurs.

380 Pour contrer ces effets-là, qui sont des effets cumulatifs dans le temps, tout le monde ne  
peut pas faire des remblais un peu partout, il y a une *Politique de protection des rives, du littoral  
et des plaines inondables* qui a été énoncée et qui vient d'être modifiée pour renforcer ces effets  
eu égard à ce type de remblai là, pour les interdire.

385 Cette politique-là prévoit un certain nombre de possibilités en dérogation et les nouvelles  
routes dans les zones inondables de grand courant ne sont pas, non seulement pas permises  
mais ne sont pas non plus permises en dérogation. Et il en est ainsi depuis, non pas le fait du  
renforcement actuel, il en est ainsi depuis 1976, depuis la première convention fédérale-  
provinciale.

390 Depuis ce temps-là, il n'y a eu aucune nouvelle route en zone inondable autre que pour  
des traversées de cours d'eau. Et à ce moment-là, on devait peut-être traverser la plaine  
inondable pour aller traverser le cours d'eau, mais pas pour longer un cours d'eau ou une baie de  
cette façon-là.

395 **Mme ANNIE TESSIER :**

Mais juste pour en complément d'information, le fait qu'il y ait déjà des digues sur une  
partie du tracé ne diminue pas l'impact de l'autoroute? Il y a déjà des digues de placées à certains  
endroits, à la limite des hautes eaux. Moi, je me demandais, vu qu'il y en a déjà, peut-être que  
400 l'impact n'est pas si grand.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Oui. Mais ce qu'on nous demande, c'est d'en ajouter.

405

**Mme ANNIE TESSIER :**

Ça va.

410 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Daniel Racine, s'il vous plaît.

Madame Tessier, est-ce que vous vous réinscrivez pour une autre question? Oui.

415

**M. DANIEL RACINE :**

Bonsoir!

420 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

**M. DANIEL RACINE :**

425 C'est parce que la question que j'ai à poser, elle ressemble à celle de madame Tessier.  
C'est parce que quand le ministère des Transports était venu nous rencontrer, parce que je fais  
partie de l'UPA, j'étais de ceux qui avaient proposé le tracé vert. Mais quand on l'avait proposé,  
on avait dit que l'eau, on voulait que l'eau reste libre cours, qu'elle monte ou qu'elle puisse  
descendre dans le champ déjà existant.

430

On a appris hier qu'il y avait seulement juste trois sorties d'eau. Ça vient un peu différer de  
la demande qu'on avait faite au départ. Puis monsieur vient de nous dire: «Bien, là, on ne permet  
pas dans une zone inondable.» Mais s'il y avait plus de ponceaux, je pense qu'il y aurait plus de  
liberté d'eau.

435

C'est un peu ça qu'on s'accroche, parce que dans ce secteur-là, il ne faut pas se le  
cacher, c'est parmi les meilleures terres du Québec, les terres agricoles. Puis c'est un manque à  
gagner, c'est une perte énorme, puis je pense qu'il faut le considérer cette partie-là.

440

Parce qu'en même temps, moi, je fais partie de la Corporation bassin versant baie  
Missisquoi. Je suis agriculteur, mais je comprends le principe de l'environnement. Mais qu'on ait  
à choisir entre l'agriculture et l'environnement, je pense que tout le monde va savoir de quel bord  
je vais pencher. Mais il reste que je ne veux pas qu'on ait à choisir entre les deux. Les deux sont  
aussi importants l'un que l'autre.

445

Je pense que, aujourd'hui, on est rendus, on a des ingénieurs assez qualifiés, ils sont  
capables de trouver un principe pour que l'eau puisse circuler librement.

**LA PRÉSIDENTE :**

450

Est-ce que vous adressez une question?

**M. DANIEL RACINE :**

455

Bien, j'aimerais peut-être avoir une réponse, là, mais j'ai eu un semblant de réponse tout  
à l'heure. Mais je pense que j'aimerais que quelqu'un me réponde là-dessus. Il y a des principes  
d'ingénierie, ils sont capables de faire en sorte que ça fonctionne.

**LA PRÉSIDENTE :**

460

D'accord. Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

465

Monsieur Jean Hardy, qui est le concepteur du projet, me dit que les trois ponceaux

majeurs, donc de 2 mètres par 1.5, sont mis au niveau des cours d'eau. Par contre, il y aura environ sur les 3 kilomètres, environ une douzaine de ponceaux d'à peu près 1 mètre de diamètre qui seront mis ici et là pour justement le passage de l'eau.

470           Donc, au niveau des rivières, il y aura trois ponceaux majeurs, mais il y a aussi une dizaine d'autres ponceaux de 1 mètre à peu près de diamètre. Donc, ce qui rejoint peut-être ce qui a été dit avec l'UPA par les personnes du ministère des Transports.

**LA PRÉSIDENTE :**

475           Alors, selon la conception qui aurait été proposée, il n'y aurait pas plus d'eau qui resterait dans les terres avant qu'après la construction. Est-ce que c'est ça que vous chercheriez, dans le fond pour une crue centenaire, par exemple?

480           **M. BERNARD CARON :**

C'est sûr que le retour de l'eau à ce moment-là serait beaucoup plus rapide.

485           Peut-être demander à Jean Hardy sa motivation au niveau de la conception du besoin de ces 12 ponceaux-là.

**M. JEAN HARDY :**

490           Bonsoir. Les trois ponceaux donc sont réservés pour les trois cours d'eau majeurs qu'on retrouve dans la plaine inondable. Mais c'est sûr qu'en design routier, il y a des points bas, il y a des fossés, on doit assurer du drainage longitudinal et on doit évacuer notre eau. Donc, c'est sûr qu'il y a des ponceaux de moindre importance, et là, on parle assurément d'une dizaine de ponceaux.

495           On avait parlé au niveau de la remontée de l'eau. Ce qu'on mentionnait hier au niveau de l'étude hydraulique qui a été faite, la modélisation, de mémoire, pour le 0-2 ans, on parlait de 2 centimètres; pour le 2-20 ans, 3 centimètres; et le 20-100 ans, 5 centimètres. Donc, il y a eu des modélisations. Ça vous donne une idée donc de l'impact de l'autoroute sur la remontée des eaux.

500

**LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être un complément du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs?

505

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Oui. Je vais juste peut-être me répéter un peu, mais le principe qu'on met de l'avant,

510 c'est non seulement pour la circulation de l'eau, on comprend qu'on peut mettre un nombre de  
ponceaux qui vont permettre la libre circulation de l'eau de la baie Missisquoi vers l'intérieur des  
terres, on ne nie pas ça, mais ce qu'on dit, nous, en plus de ça, il y a l'impact de l'autoroute elle-  
même comme structure. Je ne parle pas comme barrière au franchissement des eaux, mais  
comme volume qui occupe la zone inondable.

515 En ce sens-là, nous, quand il y a un moyen – en ce cas-là, il y a un moyen de faire le  
tour de la plaine inondable – ce qu'on dit, c'est que la politique, elle demande toujours que les  
routes soient situées à l'extérieur de la plaine inondable de grand courant.

520 On a déjà un compromis de fait. On ne demande pas qu'elle soit à la périphérie complète  
de la zone inondable centennale. On tolère qu'elle passe à la limite de la zone de grand courant et  
de faible courant, autrement dit la zone de récurrence de 20 ans et la zone de récurrence de 100  
ans. C'est déjà notre compromis. Et ça constitue un volume qui va contribuer à une inondation  
plus forte déjà lors d'une crue centennale, mais on considère que c'est acceptable pour ce niveau-  
là.

525 Mais dans la zone de grand courant pour des inondations fréquentes, d'ajouter à ce  
risque-là ce volume-là d'eau et déplacer ce volume d'eau là qui va causer des problèmes ailleurs,  
c'est ce que la politique veut éviter.

530 **M. DANIEL RACINE :**

Merci.

535 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci. Est-ce que vous avez une autre question, monsieur Racine?

**M. DANIEL RACINE :**

540 Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous ne vous réinscrivez pas?

545 **M. DANIEL RACINE :**

Non.

550 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Maxime Tremblay, s'il vous plaît.

**M. YVON PESANT :**

555 Pendant que monsieur Tremblay vient, madame...

**LA PRÉSIDENTE :**

560 Oui.

**M. YVON PESANT :**

565 ... est-ce que je pourrais demander à monsieur Fréchette: est-ce qu'on fait une différence entre une zone inondable qui est laissée à l'état naturel, alors que là on parle de terres agricoles qui sont cultivées?

**LA PRÉSIDENTE :**

570 D'accord. Monsieur Fréchette.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

575 Au niveau de la politique, non. C'est-à-dire si on regarde les objectifs de la politique, c'est entendu que pour les milieux naturels, il y a des objectifs de protection des milieux naturels.

580 Mais quand on parle de zone inondable, on a en plus de ça des objectifs de sécurité civile et des objectifs de limite par rapport aux contraintes hydrauliques. Si on cause des obstacles et si on a des effets d'ordre hydraulique qui peuvent augmenter le risque pour les personnes et les biens en termes de sécurité, bien, c'est des choses sur lesquelles la politique veut agir pour les empêcher.

**M. MAXIME TREMBLAY :**

585 Bonsoir, madame la présidente et madame Bigué.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

590 **M. MAXIME TREMBLAY :**

Bien, je veux faire comme une introduction. Je pense qu'on est en présence d'une zone de conservation et puis il faut regarder un petit peu plus loin, il me semble. Il faut regarder ça



595 dans son ensemble. C'est une zone de conservation avec une forêt marécageuse et puis c'est un écosystème, je pense, particulier qu'on a ici. On n'en retrouve pas partout de ces écosystèmes-là.

600 Ma question s'adresse premièrement au ministère des Transports et ensuite au ministère du Développement durable. Ma question au ministère des Transports, c'est en quoi le tracé alternatif suggéré par le milieu répond aux objectifs du développement durable?

605 Et puis ensuite la question, j'aimerais poser une question au ministère du Développement durable concernant les impacts d'un tel tracé alternatif. J'aimerais savoir tous les impacts négatifs que ça peut apporter à cette zone de conservation.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, c'est du concret, vous là, que vous nous demandez.

610 **M. MAXIME TREMBLAY :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

615 D'accord. Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

620 Je m'excuse, la première question, de ne pas avoir été suffisamment attentif.

Dans la deuxième question, ce que vous nous demandez, c'est quels sont les impacts du tracé vert sur l'environnement. C'est bien ça?

625 **M. MAXIME TREMBLAY :**

630 Oui, les impacts directs, mettons. Bien, il y en a sûrement, parce que c'est une zone où est-ce qu'il y a des oiseaux migrateurs. Les sols sont quand même assez fragiles. J'imagine que les eaux salées, ça ne doit pas aider vraiment pour la végétation, les embruns aussi pour les arbres, les embruns salins.

635 Est-ce que ça répond vraiment aux objectifs du développement durable? Il y a quand même trois items : il y a économie, social et environnement. Le côté environnement dans ce tracé-là, je pense que ce n'est pas vraiment... en tout cas, c'est pas fort.

**M. BERNARD CARON :**

Je vais demander à Silvio Morelli de venir donner de l'information concernant cette question.

640

**M. SILVIO MORELLI :**

Bonsoir. Relativement aux impacts ou enjeux, je vais reprendre l'acétate qu'on a présentée hier soir, dans laquelle on comparait le tracé de référence, en fait, que nous on recommande dans l'étude d'impact et le tracé alternatif, donc communément le rouge et le vert.

645

On a regardé ça en termes de différents critères, soit l'atteinte aux habitats aquatiques, ici on réfère à la limite naturelle des hautes eaux, donc la crue de récurrence 0-2 ans; l'atteinte à l'aire de fraie potentielle retrouvée dans ce secteur-là aussi; l'atteinte à la végétation du marécage; la présence de flore à statut précaire; l'impact sur la faune forestière dans l'optique de la proximité de ce tracé-là par rapport aux espèces qu'on y retrouve, là on peut penser effectivement à la faune avienne, l'herpétofaune et ainsi de suite; l'atteinte à la qualité des eaux en regard de l'éventuel drainage de l'autoroute.

650

Donc, on peut constater que le tracé situé dans la zone de 20-100 ans répond mieux aux objectifs de protection du milieu, donc, en même temps par rapport à la question des objectifs de développement durable. Donc, ça ressort dans cette présentation-là.

655

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour les frayères potentielles, qu'est-ce qui fait qu'il y a 12,7 hectares qui sont touchés?

660

**M. SILVIO MORELLI :**

Ce qu'on disait, l'aire de fraie potentielle donc qui a été identifiée correspond ni plus ni moins à la limite naturelle des hautes eaux, à la 0-2 ans, qu'on retrouve partout sur les 3 kilomètres, alors qu'au niveau du tracé rouge, on retrouve uniquement au niveau de la traversée de la rivière aux Brochets. Donc, de là la différence entre les deux tracés.

665

**LA PRÉSIDENTE :**

Jusqu'où il faudrait aller justement pour les frayères potentielles, pour éviter qu'elles soient... entre le 5.1 et le 12.7, est-ce qu'il y a des zones particulièrement riches qui pourraient être évitées?

670

675

**M. SILVIO MORELLI :**

Bon, étant donné que c'est un habitat potentiel comme on a mentionné hier soir aussi,

680 dans le cadre de l'évaluation du projet au niveau de la loi fédérale, on va devoir caractériser ces habitats-là pour pouvoir identifier clairement où il y aura des atteintes et pour éventuellement chiffrer ces pertes-là et identifier des compensations potentielles à ce niveau-là. C'est pour ça que le terme «potentiel» est utilisé. À ce stade-ci, c'est un habitat qui présente les caractéristiques qu'il pourrait contenir, mais il faut caractériser plus précisément. Mais ça se situe majoritairement dans la 0-2 ans.

685 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on va aller du côté de la Faune.

690 **M. PIERRE BILODEAU :**

Oui. Bien, deux choses. Pour commencer, effectivement, ce site, le delta de la rivière aux Brochets, ce site-là, qui est une zone humide, est extrêmement important au niveau écologique. C'est parmi les seules zones des plaines inondables qu'il reste je dirais même autour de la baie Missisquoi actuellement, si on la regarde dans son ensemble. Donc, ça lui donne une valeur en soi.

700 Et puis on peut dire que quand on revoit le delta, effectivement... bon, premièrement, un tracé, comment on voit que c'est si important, c'est qu'il y a un effort de conservation depuis plusieurs années qui est fait autant par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui a fait des acquisitions dans ce secteur-là, Conservation de la nature, puis il y a des projets d'acquisition sur l'ensemble du delta, l'ensemble du milieu humide actuellement. Il y a des tractations qui sont en négociation, d'autres qui sont dormantes. Mais, bon, on vise quand même la conservation de l'ensemble de ce secteur-là.

705 Effectivement, si on passe une autoroute, moi, ma première réaction, à proximité, c'est le changement radical de l'ambiance sonore de l'endroit aussi. Si on pense qu'il y a énormément d'oiseaux nicheurs, les oiseaux utilisent beaucoup le champ dans leur reproduction, de même que les amphibiens, il faut en tenir compte aussi. On peut changer le climat sonore en étant vraiment... c'est-à-dire la partie proximale de l'autoroute va probablement subir déjà des pertes de productivité à ce niveau-là au départ. Ça, c'est un des aspects.

715 Quand on parle de frayère, bien, là, je suis d'accord avec monsieur Morelli sur certaines choses, un peu moins sur d'autres. Là, le fait qu'on soit effectivement en zone 0-2 ans, nous, à Faune Québec, selon le Règlement sur les habitats fauniques, le littoral, c'est-à-dire la zone considérée comme l'habitat du poisson, s'arrête à la ligne du 2 ans. Donc, on se retrouve dans le littoral, donc pleinement dans l'habitat du poisson. Ça veut dire qu'à chaque année, il y a 50 % de chance qu'on soit inondé dans ce secteur-là, donc que ce soit utilisé pour la fraie des poissons, notamment pour le grand brochet dans ce cas-là.

725           Moi, je suis revenu un peu à la source, je n'ai pas trouvé la référence de base parce que je n'ai pas eu le temps d'aller voir ça. Mais en regardant les textes, tout de même, on se retrouve que l'étude de départ de Dumont & Fortin qui parlait des potentiels – j'imagine que c'est sur celle-là que vous vous êtes basés – ne parlait pas d'une frayère potentielle, mais identifiait un secteur au nord-ouest comme potentiel très élevé pour la fraie du brochet et tout le pourtour de cette zone-là comme potentiel moyen. Ce n'est pas une frayère potentielle, c'est une frayère réelle mais avec un potentiel moyen, c'est-à-dire productivité moyenne. Alors, on est en présence d'une frayère réelle, en ce me concerne, puis ce serait très facile à vérifier de toute façon.

730           Alors, ça change quand même pas mal l'évaluation de l'importance ou de l'impact du passage dans la frayère, on peut dire, à ce moment-là. Pour l'instant, c'est ce que je peux vous dire.

735           **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça va pour...

740           **M. MARTIN BELLEFROID :**

C'est pas mal dans la même ligne de question.

745           **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes inscrit au registre?

750           **M. MARTIN BELLEFROID :**

Je suis inscrit pour plus tard, juste parce qu'il va falloir que je me réinscrive.

755           **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, là, à ce moment-là, il faudrait que... est-ce que vous êtes monsieur Martin Bellefroid?

760           **M. MARTIN BELLEFROID :**

Oui.

765           **LA PRÉSIDENTE :**

Bellefroid. D'accord, vous êtes le prochain.

**M. MAXIME TREMBLAY :**

765           Moi, je vais me réinscrire pour une prochaine question.

**LA PRÉSIDENTE :**

770           D'accord. Monsieur Tremblay, merci. Vous vous réinscrivez.

          Monsieur Martin Bellefroid, vous êtes le prochain. On vous demande de vous asseoir parce que tout est enregistré.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

775           C'était juste pour un éclaircissement. Parce que dans ma tête à moi, la frayère, elle ne peut pas être dans le champ où est-ce qu'on cultive du maïs. Je le sais pas là. Où est-ce que l'autoroute, le tracé vert qu'on suggère, passerait, c'est toutes des terres en culture. Il ne peut pas avoir des brochets dans un champ de maïs cultivé.

780           Puis il y a une partie de ça qui est déjà endiguée. Les terres sont toutes en culture. Les poissons ne peuvent pas frayer dans le labour, ça prend un peu de végétation. Il faut qu'il y ait de l'eau pour qu'ils puissent frayer. Puis dans ces champs-là, ça peut être arrivé deux fois depuis...

785           J'ai 40 ans là. Je suis agronome. J'ai été agronome de formation et diplômé de l'Université McGill. Je n'ai jamais vu d'eau, moi, depuis au moins 20 ans dans ces champs-là. Dans les parties en culture, je dis pas à la limite du terrain plus loin, il y a des zones de friche, je suis sûr, plus loin. Il y a des parties que Conservation de la nature ont acquises des producteurs agricoles l'autre côté de l'emprise, l'ancienne emprise de l'autoroute. Là, c'est des zones de fraie.

790           Mais rendu dans les champs, il n'y a pas de poisson à ces endroits-là.

795           J'ai de la misère quand on parle en théorie. Mais on regarde la zone, il n'y a pas de trouble plus loin là, c'est des boisés, des zones humides, mais plus haut. Non, mais, tout ce qui est à partir de la zone verte en montant, c'est des terres agricoles, il ne peut pas avoir de poisson dans un champ cultivé. Je le sais pas, là, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

800           Madame Dupont.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

          J'ai une question. C'est sûr que pour nous autres, c'est difficile de se prononcer

805 exactement parce que le tracé vert en tant que tel, on le voit là sur carte, loin, mais on n'a pas de précision où est-ce qu'il est exactement. À l'extérieur? À la limite exacte de la limite 2 ans? Où exactement? C'est pour ça qu'on donne l'information qu'on a selon l'information reçue.

**LA PRÉSIDENTE :**

810 D'accord. Mais s'il était complètement à l'extérieur, s'il était complètement à l'extérieur de la zone naturelle, si vous voulez, qu'est-ce que ça aurait comme impact?

815 Il y a l'aspect théorie, d'accord. Mais sur les frayères dans la zone où tout est en culture, quitte à en laisser des parties résiduelles de culture, mais qui soient tassées de façon à ce qu'il n'y ait pas d'empiètement dans la zone naturelle, qu'est-ce que ça ferait comme impact, ça?

**M. PIERRE BILODEAU :**

820 Si on n'est pas dans le milieu humide actuellement ou... parce que là, je ne sais pas où passe le tracé sur cette photo-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

825 Mais posons l'hypothèse qu'il ne serait pas dans le milieu humide, il serait dans la zone cultivée. C'est ça que je comprends là.

**M. PIERRE BILODEAU :**

830 Moi, je ne veux pas contredire monsieur, surtout il a fait ses cours à l'Université McGill et tout, mais c'est qu'on voit souvent des brochets frayer dans des champs, dans des zones agricoles. C'est fréquent, vous allez voir, dans des canaux, dans...

835 Ça lui prend deux choses. Ça lui prend de l'eau et puis ça lui prend de la végétation restante. S'il y a ces deux éléments-là, le brochet va aller dans les zones où l'eau est réchauffée puis il va les utiliser pour frayer. Puis après ça, avec le retrait des eaux, les petits alevins, les oeufs vont repartir vers le milieu aquatique.

840 Mais moi, je ne vois pas d'incompatibilité. Mais ça prend de l'eau. Si vous me dites qu'il n'y a pas d'eau, c'est sûr qu'il n'y a pas de fraie. Mais s'il y a de l'eau, il y a de la fraie. Ça, j'en suis convaincu. Mais là, les calculs d'eau, ce n'est pas moi qui les fais, mais c'est fait de façon...

**LA PRÉSIDENTE :**

845 Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

Oui. Bernard McCann va donner un complément d'information qui pourrait aider à comprendre.

850

**M. BERNARD McCANN :**

Je ne sais pas si la carte est précise, mais on doit comprendre que la forêt s'arrête à un certain point. Ce qui longe d'abord de façon linéaire la forêt, c'est la servitude du gazoduc de TransCanada PipeLines.

855

C'est une servitude dont je ne me souviens pas il y a combien de mètres, mais cette servitude-là est entretenue pour qu'il n'y ait pas d'arbres qui poussent à cet endroit-là, parce qu'on ne doit pas planter d'arbres sur une servitude de gaz naturel.

860

Une partie de cette servitude-là n'est pas cultivée par certains cultivateurs qui ont érigé des digues ici. D'autres parties de cette servitude-là, vous me direz si je me trompe, d'autres cultivateurs vont cultiver sur la servitude de gaz naturel.

865

Nous, ce qu'on fait, on place l'emprise de l'autoroute immédiatement sur celle du gazoduc. Donc, il y a un espace entre la forêt et l'emprise de l'autoroute qui est occupé par le gazoduc. C'est une information que je voulais donner.

**LA PRÉSIDENTE :**

870

Alors, vous allez, de toute façon, évaluer concrètement. Là, c'est des informations qu'on a, qui sont partielles. Il y a de l'information qui va être complémentaire, qui a été demandée par le gouvernement fédéral, parce que le projet est assujéti à la loi fédérale pour l'évaluation des impacts.

875

Alors, ça va être à partir de ces données-là qui vont devoir être prises au printemps prochain en ce qui concerne, en tout cas, cette partie-là, les questions qui concernent ce segment de la route. Il y a d'autres questions aussi qui concernent les oiseaux migrateurs. Mais ça, on ne pourra pas avoir d'information avant mai, juin prochain, je suppose.

880

Quand pensez-vous pouvoir donner l'information?

**M. SILVIO MORELLI :**

885

Bien, les inventaires devront être réalisés en saison, donc au niveau du printemps. Le brochet fraie normalement, dépendamment de la température de l'eau, on parle fin avril, début mai.

**LA PRÉSIDENTE :**

890

Et il faut...

**M. SILVIO MORELLI :**

895

Bien, ça nécessite effectivement des visites de terrain, tout ça. Si je peux me permettre de rajouter un petit point...

**LA PRÉSIDENTE :**

900

Il y a un bilan.

**M. SILVIO MORELLI :**

905

Oui, oui, tout à fait.

**LA PRÉSIDENTE :**

Il faut faire un bilan cartographié.

910

**M. SILVIO MORELLI :**

Tout à fait, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

915

Alors, vous vous attendez à fournir l'information quand, Environnement Canada et aussi au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère des Ressources naturelles et Faune? Ça arrête là, je pense, pour le moment,

920

**M. PIERRE BILODEAU :**

C'est Faune Québec, plus simplement.

**LA PRÉSIDENTE :**

925

Faune Québec.

**M. BERNARD McCANN :**

930

On vise la fin juin pour remettre le rapport d'étude approfondie, lequel sera soumis à une consultation publique, de type examen préalable à la suite.



**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, examen préalable.

935

**M. BERNARD McCANN :**

Donc, quelques mois.

940

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas une audience.

**M. BERNARD McCANN :**

945

C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

950

Alors, il faut attendre d'avoir ces données-là. Parce que là, c'est plus théorique.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

955

Pour éclaircir aussi, les aires de fraie, savoir en pratique sont où les aires de fraie. Si vraiment dans les champs il y en a, soit, mais c'est sûr que ça ne sera pas dans le champ de labour, possiblement dans les fossés, les grosses rigoles entre les champs. Je n'imagine pas que où est-ce qu'il y a du labour, ils vont aller... en tout cas, ce n'est sûrement pas là qu'ils vont aller travailler. Tant qu'à faire de quoi...

960

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est peut-être pas du travail là!

**M. MARTIN BELLEFROID :**

965

Bien, chacun sa job. Je pense, eux autres, c'est ça leur emploi du temps.

970

Ma deuxième question qui touche toujours peut-être l'eau et les niveaux de sol, ce serait avoir une idée des niveaux de sol du tracé vert par rapport au tracé rouge, en moyenne, savoir s'il y a une grosse différence de dénivellation entre les deux tracés. Je ne sais pas si on est capable de...

C'est sûr qu'en moyenne, ça ne sera pas égal partout parce qu'il y a des dénivellations importantes, je pense.

975 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron, est-ce que ça va être possible d'avoir cette information-là maintenant ou bien il va falloir attendre l'étude au printemps?

980 **M. BERNARD CARON :**

Bien, si on parle de topographie, c'est sûr que ça prend un relevé d'arpentage. Pour répondre à monsieur, ça prend une topographie.

985 Ce tracé-là, nous, quand on a décidé de travailler un peu sur ce tracé-là, on en a fait une analyse préliminaire, et c'est ce que Silvio Morelli nous a présenté. Donc, il y a du travail technique pour aller chercher les différences de niveau. Et comme monsieur dit, longitudinalement aussi, il y a des différences de niveau.

990 Donc, si c'est ce que monsieur dit, ça prend un peu plus d'information, ça prend du travail sur le terrain.

**LA PRÉSIDENTE :**

995 Merci. Monsieur Bellefroid. Je pense que je ne dis jamais bien votre nom.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Bellefroid, c'est correct.

1000

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah! oui? D'accord. Avez-vous une autre question là-dessus?

1005 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Bien, je le sais pas vraiment, là. J'avais... les superficies endiguées, quelle partie du total que ça représente? Parce que je pense que ça a un effet.

1010

Je veux sauver l'environnement aussi, je suis agriculteur, puis je souhaite qu'on en ait pour plusieurs années encore. Mais d'un autre côté, les superficies qui sont déjà endiguées, là c'est certain qu'il n'y en a pas de fraie, il n'y a pas d'eau dans le champ. Ça fait que ça, c'est impossible. J'aimerais juste avoir une idée par rapport au pourcentage total.

1015 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, qui a cette information-là? Je sais que Développement durable, Environnement et Parcs a une réponse par rapport à tout l'heure, la précédente. On va y aller sur la précédente. Puis la suivante, qui a la réponse pour celle qui vient d'être posée là?

1020

**M. BERNARD CARON :**

Silvio Morelli répondra à la prochaine.

1025 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

1030

Un élément d'information. À partir du moment où le ministère des Transports nous dit que le tracé vert est au niveau 2 ans et le tracé rouge au niveau 20 ans, les cotes étant respectivement de 30,32 pour le 2 ans et de 31 mètres pour le 20 ans, si on fait la différence, il devrait y avoir approximativement 68 centimètres de différence entre le niveau au sol des deux tracés, approximativement.

1035

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça restera à être confirmé.

1040

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Ça, ce sera en moyenne, j'imagine, pas...

1045 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Exact.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

1050

Parce qu'il y a des grandes parties, je pense, qu'il n'y a pas 6 pouces de pente à partir de la route à aller aux digues et à la majorité des terres.

**LA PRÉSIDENTE :**

1055

D'accord. Alors, ce sera dans les études complémentaires.

**M. SILVIO MORELLI :**

1060            Quand vous mentionniez: «superficies endiguées», vous parlez de la partie enclavée des terres, là, entre les deux tracés?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

1065            Non. Il y a des agriculteurs qui ont fait des digues suite à la première expropriation, qui ont bâti ça à la limite du pipeline pour pouvoir exploiter le plus possible leur terre, qui était permis par le ministère de l'Environnement à ce moment-là. Je me demande qu'est-ce qui est endigué et qu'est-ce qui ne l'est pas.

1070            **M. SILVIO MORELLI :**

              Ici, pour votre information, on peut voir au début, là on chevauche avec le tracé vert, mais comme mon collègue disait, il y a le gazoduc. Nous, on est juste de l'autre côté, puis il y a une digue effectivement, ici. Puis il y en a une autre partie qui est ici, je crois.

1075

              Là, compte tenu des différentes lignes qu'il y a là-dessus, c'est un petit peu difficile, mais effectivement on a noté qu'il y avait la présence de deux digues en bout de terre là.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

1080

              Il y en a eu à cet endroit. Je vais vous la montrer, puis je vais parler après. Il y en a une qui est ici, il y en a une qui est là, puis il y a des systèmes de pompage dans ces champs-là ici, je pense. Puis plus loin, ici aussi, il y a des systèmes de pompage. Ça veut dire qu'il n'y a pas des accumulations importantes d'eau qui peuvent être faites là.

1085

**M. BERNARD CARON :**

1090            Il y a Réjean Racine, agronome, qui aurait peut-être aussi des éléments. On patauge un peu, là, mais je pense qu'il faut aller chercher toute l'information que l'on a avec les spécialistes que l'on a.

**M. RÉJEAN RACINE :**

1095            Je viens de faire le calcul. Dans le fond, la portion verte de la rivière aux Brochets, mettons à la jonction du tracé rouge, a environ 2 500 mètres. Et j'ai calculé aux deux endroits, on a 750 mètres sur cette longueur-là qui seraient endigués. C'est ce que j'ai comme information.

**LA PRÉSIDENTE :**

1100            Ça va?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Oui, c'est beau. Je vous remercie.

1105 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1110 **M. MARTIN BELLEFROID :**

J'avais d'autres questions, mais je les garderai pour plus tard quand monsieur...

**LA PRÉSIDENTE :**

1115 Dans la soirée.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Oui, si vous voulez.

1120

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous êtes inscrit?

1125 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Oui, je m'étais inscrit. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1130

Merci. Monsieur René Wallaszczyk.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1135

Bonsoir, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

1140

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Bonsoir, messieurs. C'est l'un qu'on laisse le tracé là, parce que je suis déjà intervenu

1145 en commission en espérant qu'on fasse une autoroute intelligente dans le but de la conservation du maximum de sol possible. Il n'en reste pas gros. Je ne veux pas revenir sur le message que j'ai passé là.

1150 Mais là, on a trois tracés, on en montre deux. Il y a l'ancien tracé. Il y a le tracé vert, qui a le compromis que les propriétaires avaient accepté et avaient mandaté l'UPA pour travailler; ce tracé-là a été approuvé à la Corporation du bassin versant de la baie Missisquoi. Puis il y a le tracé rouge, le ministère des Transports. Parce qu'on ne parle que de ces deux-là, mais il y en a trois. Est-ce qu'on réalise aujourd'hui que le tracé rouge fait en sorte qu'on enclave les terres qui sont entre l'autoroute et le boisé.

1155 On pense au brochet, on parle de frayère, on parle de plaine d'inondation, récurrence 1 an, 2 ans, 100 ans. Ce qu'on me dit, c'est que hier, monsieur Beaulieu, qui est le spécialiste au ministère de l'Agriculture pour la région ici, qui a eu à travailler à peu près tous les cours d'eau, qui a eu à travailler tout un système de digues de pompage dans la rivière du Sud il y a quelques années, il y en a qui savent de quoi je parle, on parlait de 8 000 arpents endigués, qui a travaillé  
1160 lui aussi dans les terres noires de Sherrington, qui a été le maître d'oeuvre de projets de l'équivalent de 12 M\$ pour toutes les terres noires dans ce coin-là pour irrigation et égouttement, hier, aurait dit, mais moi je n'y étais pas, que les trois cours d'eau qui étaient prévus faisaient à peu près le même effet que ceux qui existaient avant. Je ne sais pas ou vous allez m'apprendre si ce n'est pas vrai.

1165 Mais où je veux venir avec ma question, c'est est-ce qu'on réalise que là, on a un choix à faire entre les terres agricoles, qui sont en culture, ou enclaver ces terres-là, puis probablement qu'il y a des producteurs agricoles qui vont manquer de terres pour respecter les règlements du ministère de l'Environnement après, parce qu'il y a des animaux aussi dans ce coin-là.

1170 Moi, je ne connais pas la situation de chacun, il va falloir l'examiner. Il y a un impact énorme au niveau agricole ici, de perte de sols et aussi, peut-être comme à Iberville, d'entreprises qui vont devenir précaires comme à Saint-Constant, d'entreprises qui vont devenir précaires là aussi par l'autoroute 30. C'est une question.

1175 L'autre question, les propriétaires de ces terres-là, il y en a quelques-uns dans la salle ici, puis j'aimerais ça savoir ce soir... parce qu'on a souvent des réponses évasives, je l'ai dit l'autre jour, des réponses qui font l'affaire de celui qui la fait, mais qui ne sont pas toujours claires. On fait souvent référence à des professionnels qui ne sont pas ici. On donne un avis, puis ensuite,  
1180 on dit: «Ce n'est pas mon domaine particulier. Il y a d'autres personnes ailleurs qui pourraient aller plus loin.» Mais il y a des propriétaires dans la salle de ces terres-là qui se demandent, eux, ce qui va leur arriver là.

Alors, moi, si on ne prend pas sérieusement la demande qui est là de travailler avec le

1185 tracé vert, puis j'aimerais avoir la réponse du ministère de l'Environnement aujourd'hui quelle recommandation va être faite au ministre sur ce tracé-là, bien, moi, je proposerais qu'on retourne au tracé original, tout simplement. Il n'y aurait pas de polémique. Personne ne dirait plus rien, sauf ceux qui ne sont pas d'accord. Mais nous, on tomberait d'accord tout de suite.

1190 **LA PRÉSIDENTE :**

Le tracé original qui était...

1195 **M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1195 Dans le boisé, tel qui était prévu avant, qui a été exproprié, qui est propriété du ministère des Transports. Mais là, il ne fait plus l'affaire encore des mêmes personnes. Mais ça ne les dérange pas. Eux, pour sauver toutes sortes d'affaires que... qui va probablement cohabiter avec ça après, on le sait, on en a d'autres routes dans la région, mais là il faudrait enclaver d'autres terres agricoles, mettre en situation précaire d'autres entreprises agricoles. Je pense qu'on a fait un paquet de compromis assez en agriculture, essayons de conserver le sol. Lui aussi, c'est une perte. C'est une perte directe. Ça fait partie aussi du plan de la durabilité qu'on disait tantôt.

1200 En tout cas, à ma question, est-ce qu'il y a quelqu'un ici, qui se dit spécialiste, qui est capable de répondre directement: est-ce qu'il y a un espoir sur le tracé vert ou pas au ministère de l'Environnement, à la Faune ou ailleurs.

1205 **Mme CÉLINE DUPONT :**

1210 Je ne peux que répondre de la façon dont on traite les dossiers. J'ai mentionné hier, je ne sais pas si vous y étiez, que le...

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1215 Il y a quelqu'un qui peut répondre à ça?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1220 Je suis en train. Donc, le tracé vert va être analysé au même titre que les autres variantes. Je l'ai mentionné hier, je crois. Oui, il y a les politiques, lois et règlements qui s'appliquent au milieu écologique. Il y a également une *Loi de protection du territoire des activités agricoles*, qui est protégée par la Commission, et la Commission va émettre un avis également par rapport à ce tracé-là. Et la Commission a eu probablement une proposition ou, en tout cas, un avis de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, dont elle va tenir compte probablement. Et nous, dans notre analyse, on tient compte à la fois, comme j'ai mentionné, de toutes les lois, règlements et de l'avis de la CPTAQ.

**LA PRÉSIDENTE :**

1230 Est-ce que vous allez attendre les résultats des études qui vont être faites pour répondre aux questions de Environnement Canada, les études qui devront être faites au printemps et à l'été prochain? Parce que le projet est en tronçon. Il y a peut-être des tronçons où il y a des données plus complètes que d'autres, mais ce tronçon-là, il y a des informations manquantes. Environnement Canada le souligne.

1235 **M. BERNARD CARON :**

Bernard McCann va faire un commentaire, étant donné que c'est lui qui a commandé l'étude.

1240 **M. BERNARD McCANN :**

1245 C'est difficile à répondre, parce que nous, ce que nous visons comme objectif, c'est d'obtenir un décret autorisant le projet du gouvernement du Québec actuellement. On sait que les deux processus ne se chevauchent presque pas et on va devoir effectuer plusieurs inventaires au printemps.

1250 On ne sait pas nécessairement quand le gouvernement fédéral va nous donner l'autorisation principale de financement, suite à l'examen préalable. Mais le ministère des Transports préférerait avoir un décret d'autorisation le plus tôt possible pour commencer la réalisation de l'autoroute 35.

**LA PRÉSIDENTE :**

1255 D'accord.

**M. PIERRE BILODEAU :**

1260 Moi, madame la présidente, je peux ajouter quelque chose là-dessus. Nous, on sait que techniquement, on est dans l'habitat du poisson, donc dans la zone de la crue de récurrence 2 ans, en bas de cette crue-là.

1265 C'est sûr que si on décide d'aller dans ce secteur-là, bien, il va falloir penser à compenser cette surface-là d'habitats perdus par d'autres habitats d'une valeur équivalente ou plus grande. Alors, ça, il faudra juste l'évaluer peut-être dans les variantes.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, avez-vous besoin d'avoir l'information précise demandée par Environnement Canada



1270 pour évaluer justement la situation?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1275 Dans le cadre de notre procédure, mis à part le fait que la procédure fédérale s'applique également, nous avons aussi dans le cadre de notre procédure demandé avis à Environnement Canada et nous attendrons les réponses aux questions qu'ils ont posé dans le cadre de notre procédure au provincial pour aller plus loin, mais pas nécessairement l'ensemble de toutes les questions qui ont été posées dans le cadre de la procédure fédérale.

1280 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, alors, on ne les connaît pas ces questions-là. Elles sont connues, elles sont au dossier, là, mais...

1285 **Mme CÉLINE DUPONT :**

Elles ont été déposées, évidemment.

**LA PRÉSIDENTE :**

1290 Elles ont été déposées, mais les gens ne les connaissent pas, ici. Il faudrait avoir fait le tour du dossier complètement pour voir la différence.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1295 Bien, ça concerne surtout les Blongios, les oiseaux migrateurs, un petit peu au niveau des poissons aussi. C'est les questions principales qui ont été posées par Environnement Canada.

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1305 Mais de toute façon, nous, on procède selon le calendrier de notre procédure. Donc, on n'est pas en attente de l'avancement de la procédure fédérale pour procéder.

**LA PRÉSIDENTE :**

1310 Alors, vous pouvez faire un avis, même si ces données-là ne sont pas connues.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

1315 Non. Les questions qui auront été posées par Environnement Canada dans le cadre de notre procédure, ça, il faudra que ce soit répondu évidemment. Mais c'est-à-dire qu'il est possible que Environnement Canada ait posé d'autres questions dans le cadre de leur procédure à eux, qu'ils vont plus loin et, ça, non, ça ne nous concerne pas nécessairement.

1320 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci. Ça va?

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1325 Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1330 Il y a des études qui n'ont pas été faites encore.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1335 Non, parce que regardez, là, ce je comprends de tout ça, de toute cette procédure-là, c'est que les personnes qui sont présentes ici, qui donnent des opinions et des avis, sont les personnes qui vont donner des opinions et des avis à Environnement Canada ou à tous ceux qui vont vouloir en avoir. Ça va être eux qui vont être consultés. C'est ça que je comprends, c'est pour ça qu'ils sont ici.

1340 Moi, je leur pose la question directement à eux: d'abord, s'ils ne sont pas capables de dire ce qui va se passer à la fin, quelle sorte de recommandation... si on est dans une plaine récurrence sur 1 an, 2 ans, 5 ans ou 10 ans ou 20 ans, qu'il y a possibilité d'avoir des frayères là, qu'il y a possibilité d'avoir des oiseaux migrateurs – on connaît le coin tout le monde, il y a toutes les possibilités dans ce coin-là – quelle va être leur recommandation à ce moment-là? J'ai compris  
1345 de monsieur qui disait tantôt: «La politique ne nous permet pas de recommander d'aller là.»

Moi, je veux revenir avec ce que je vous disais au début, c'est facile de dire oui, on a eu les réponses, mais ils sont toujours comme ça. Je vous disais, il y a des sols qui vont être enclavés là-bas. Je ne sais pas combien il peut en avoir, le ministère des Transports pourrait  
1350 peut-être nous en donner une évaluation. On estime ça, je ne sais pas, à une centaine d'arpents, une centaine d'hectares? C'est trois fois plus? Combien il pourrait y en avoir d'enclavés là, là, grosso modo?

**M. BERNARD CARON :**

1355

Réjean Racine a le chiffre.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1360

Il y a une perte nette de tous ces acrages-là, de toute cette superficie-là à l'agriculture. Je vous disais que ça met en danger, peut-être, on n'a pas évalué encore, certaines entreprises agricoles pour être capable de répondre au règlement, au REA.

**M. BERNARD CARON :**

1365

Laissez répondre Réjean. Il va vous donner l'information.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1370

Oui. Combien il y en a?

**M. RÉJEAN RACINE :**

1375

De façon globale, la superficie qui serait située entre l'autoroute rouge ici et le boisé, on parle d'environ 78 hectares.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1380

Bon, on parle de 78 hectares. On parlait du besoin d'à peu près 320 hectares pour toute l'autoroute, si ma mémoire est bonne?

**M. BERNARD McCANN :**

1385

Le chiffre, c'est 338? 320?

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

320, quelque chose comme ça.

1390

**M. BERNARD McCANN :**

À peu près, oui, exactement.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1395

Pour l'ensemble du tracé. Puis ici, on parle de 78 qui viennent de se faire décoller en

plus. C'est ça?

**LA PRÉSIDENTE :**

1400

78, est-ce que c'est entre le tracé rouge et le tracé vert, ou c'est le tracé rouge jusqu'à la limite de la zone naturelle, la perte de sols cultivés?

**M. RÉJEAN RACINE :**

1405

Ce n'est pas une perte, c'est un enclavement...

**LA PRÉSIDENTE :**

1410

Enclavement.

**M. RÉJEAN RACINE :**

1415

... de superficies cultivées. Ça veut dire entre le tracé rouge et la limite de ce qui est cultivé en bordure du boisé.

**LA PRÉSIDENTE :**

1420

D'accord. C'est 78 hectares de sols enclavés par rapport à quelle quantité de sols enclavés sur l'ensemble du tracé?

**M. BERNARD CARON :**

1425

C'est le seul endroit où on acquiert des terrains. Ailleurs, le ministère possède déjà toutes les emprises. Donc, la problématique se situe au niveau des sols enclavés, se situe à cet endroit-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1430

Et est-ce que ce serait possible de mettre un viaduc agricole là?

**M. BERNARD CARON :**

1435

Il a été prévu au niveau du tracé rouge que l'on puisse accéder justement par cet endroit, à cet endroit-là, où, nous, on a des... non, plutôt ici, et avoir un chemin agricole le long qui permettrait...

Un viaduc agricole, ça demeure possible, mais on ne l'a pas envisagé pour l'instant.

1440 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1445 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Juste une petite dimension que je voudrais ajouter à l'analyse et dont le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs devra tenir compte dans ses recommandations, c'est tout l'aspect sécurité civile.

1450 Ici, le ministère de la Sécurité publique n'est pas présent, mais la Direction de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique verse annuellement des dédommagements pour des dommages causés par les inondations. Ces dédommagements-là ne couvrent qu'une fraction des pertes des propriétaires.

1455 Alors, quand on se retrouve dans la baie Missisquoi, on a de l'autre côté de la baie Venise-en-Québec et, annuellement, il y a des inondations dans ces espaces-là. Alors, ce qu'il faut regarder aussi en contrepartie, c'est les dommages causés par un volume supplémentaire d'eau qu'on va devoir déplacer dû à ces infrastructures-là. Ça aussi, ça fait partie de l'analyse, les dommages que ces gens-là vont subir par des empiètements et par des remblais cumulatifs  
1460 dans l'espace de la baie Missisquoi.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça, justement, on va avoir des précisions sur cette question-là?

1465

**M. BERNARD CARON :**

C'est-à-dire, quant au volume des remblais?

1470 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, c'est les volumes des remblais et l'espace occupé qui influenceraient le niveau d'eau finalement de la baie Missisquoi? C'est ça que vous nous dites?

1475 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

D'une part, mais nous, j'insiste, c'est cumulatif. C'est une objection à toutes les fois qu'on projette de faire des remblais.

1480 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais là, on étudie ce projet-là. Ça fait qu'il faut voir, ce projet-là, comment ça amène un élément additionnel. Prenons-le comme ça. Alors, cette information-là va pouvoir être disponible?

1485

**M. BERNARD CARON :**

Pour fournir l'information, il faudrait que j'aie... la question est, en ce qui me concerne, hautement technique. Pour bien comprendre la question, je pense qu'on va demander à notre responsable en hydraulique de contacter monsieur, parce que ça ne m'apparaît pas évident, surtout lorsqu'on me dit que c'est des effets cumulatifs.

1490

Je peux facilement calculer le volume des remblais qu'on va mettre là. Je vais les prendre à partir de quel niveau? Et l'effet cumulatif, comment il va se faire sentir, je pense que c'est une discussion d'experts.

1495

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, mais finalement, il y a eu déjà d'autres remblais. Ce que vous voulez dire, c'est qu'il y a déjà eu d'autres remblais, l'effet se fait sentir déjà. Alors, ça, ce serait un effet additionnel. C'est dans ce sens-là qu'on le prend là?

1500

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Oui. Mais ce que je veux dire, c'est que la politique a été établie pour stopper les ajouts.

1505

Celui-là, je ne sais pas s'il est mesurable, s'il est perceptible, mais si on ajoute toute une série d'effets plus ou moins perceptibles, à un moment donné on arrive à quelque chose.

Je vous signale que les mesures d'immunisation que la Municipalité de Venise-en-Québec peut avoir dans son règlement, c'est par rapport à une crue centennale. Ces gens-là ont déjà immunisé ou les nouvelles constructions sont déjà immunisées eu égard à une crue de récurrence de 100 ans.

1510

Si on ajoute 1 centimètre ou 2 centimètres ou 3 centimètres, ça paraît très peu. Sauf que ces gens-là qui sont immunisés par rapport à un niveau et qui voient 3 centimètres au-dessus de leur rez-de-chaussée, là ils commencent à avoir des dommages.

1515

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais ce qui est important, c'est, en tout cas, de donner le chiffre exact. Ça,

1520

c'est une donnée qui mérite d'être évaluée et d'avoir un chiffre.

**M. BERNARD CARON :**

1525

Parce que ce qu'on a calculé et on l'a dit, un 0-2 ans, mais du côté est, on sait qu'un 0-2 ans, on augmente de 2 centimètres. 20 ans, on augmente de 3 centimètres et 4 centimètres pour un 100 ans. Mais ça, c'est du côté est, donc du côté protégé de la route.

1530

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais de l'autre côté, ce serait de vérifier si c'est perceptible, d'examiner cette question-là et si vous êtes capables de nous donner une valeur dans les semaines qui suivent, ce serait utile de l'avoir.

1535

**M. BERNARD CARON :**

Je prends la question dans ce sens-là. On va regarder si c'est une donnée que l'on peut évaluer.

1540

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Ça va?

1545

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Je m'excuse, madame la présidente. Je vous disais tantôt que monsieur Beaulieu avait dans la région directement travaillé au bureau de Bedford, au bureau d'Iberville, puis il connaît très bien le coin. Il a étudié tout le coin.

1550

J'ai parlé tantôt des endiguements de la rivière du Sud, où on a harnaché la rivière et où on pompe 8 000 arpents de terre. La discussion qu'on fait là, monsieur Beaulieu et son équipe ont eu l'obligation d'étudier les effets que ça pourrait faire après sur le reste de la superficie. Il pourrait peut-être vous répondre.

1555

Moi, je n'ai pas les données techniques. Je sais que c'était un effet réparti sur l'ensemble du bassin, qui comprenait le lac Champlain, la rivière Richelieu et le bassin de la rivière du Sud. Ça fait que ce n'était même pas quantifiable lorsqu'on parle de... et dans une envergure comme celle-là, il pourrait probablement vous répondre lui-même. On m'a dit qu'il était disponible. On ne peut pas quantifier, tellement c'est minime. Mais vous pourriez lui poser la question directement s'il est disponible.

1560

L'autre chose, je comprends tous les débats d'experts. Je vous ramène juste à ce que

1565 j'ai dit au début. On peut essayer de sauver tout ce qu'on peut ou tout ce qu'on veut, mais là on parle de terres agricoles qui vont disparaître. Elles ne disparaissent pas, l'agriculture, elles sont enclavées.

1570 Enclavées, moi, là, je sais, ce qu'on me dit, c'est qu'il y a plusieurs propriétaires là-bas, on va faire une autoroute, on va faire quelque chose pour passer en dessous, au-dessus, puis on va refaire une autre route encore pour donner accès. Ce ne serait pas plus simple, je vous dis la recette, si jamais...

1575 Il ne semble pas avoir d'ouverture au ministère faunique, au ministère nulle part du côté de l'Environnement parce que c'est un péché mortel de penser à aller jouer où il y a de temps en temps un peu d'eau. Mais s'il n'y pas plus d'ouverture que ça de la part des personnes qui sont ici, qui vont faire les recommandations ailleurs, nous, ça va nous obliger à revenir en disant: «On va retourner sur l'ancien tracé, qui était au milieu du boisé qui est là, puis ça fera ce que ça fera.» Je veux dire, on ne pourra pas plus fonctionner si à chaque fois on se fait répondre de la même façon, là.

1580

**LA PRÉSIDENTE :**

1585 C'est ça, d'accord. Alors, là, ça, vous êtes rendu au mémoire. Vous viendrez nous dire ça là. Là, on est à la partie questions. On est allés chercher les réponses, tout ce que vous avez demandé.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1590 O.K., je vais vous en poser une.

**LA PRÉSIDENTE :**

On est allés chercher le plus loin qu'on a pu avec ce qu'on a.

1595 **M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Pouvez-vous...

**LA PRÉSIDENTE :**

1600

Et le ministère des Transports a pris en note plusieurs questions. Ils se sont engagés à fournir, dans la mesure du possible, cette information-là au cours de notre mandat. Ça va être rendu disponible. Alors, vous allez pouvoir utiliser cette information-là aussi pour vous faire une idée.

1605



**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1610 Sur l'information qui a été donnée hier, je ne reviendrai pas là-dessus, sur les ponceaux, les trois ponceaux qui sont prévus, indépendamment des autres, est-ce que l'information que j'ai eue était bonne, était la bonne? Monsieur Robert Beaulieu aurait prétendu que l'effet serait le même sur la plaine avec les trois qui sont prévus dans votre projet avec le tracé vert au niveau du va-et-vient de l'eau.

**M. BERNARD CARON :**

1615 Je pense qu'on joue pas mal. Nous, il est évident qu'on va contacter monsieur Beaulieu et on a dit qu'on ferait la vérification. Ce que monsieur nous parlait, là, c'est les impacts sur la zone inondable. Soyez assuré qu'on va contacter monsieur Beaulieu et s'il a une expertise qui peut nous aider à qualifier la situation, on va lui poser la question et on va lui demander de nous aider. Et entre ministères, je pense ce serait la moindre des choses.

**LA PRÉSIDENTE :**

1625 Alors, merci.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Merci. J'aurais d'autres questions, mais sur d'autres sujets.

**LA PRÉSIDENTE :**

1630 Vous pouvez vous réinscrire. D'accord, merci.

1635 Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui ont des questions concernant la plaine inondable? Ça va? Oui? Est-ce que vous vous êtes inscrit?

**M. POL PETIT :**

1640 Oui, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. POL PETIT :**

1645 Pol Petit, président du l'UPA de Venise. J'aimerais savoir combien est-ce qu'il y a de retenues d'eau sur le Richelieu, pour l'instant.

1650 Parce que je pense que les retenues d'eau du Richelieu, comme l'eau est retenue, donc l'eau remonte dans le lac Champlain. Combien est-ce qu'il y a de barrages de retenues d'eau sur le Richelieu, ministère de l'Environnement?

**LA PRÉSIDENTE :**

1655 D'accord.

**M. POL PETIT :**

1660 Et l'impact du canal Chambly sur l'écoulement des eaux.

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez ça en mémoire?

1665 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Non. Les cartes, comme je vous ai expliqué, ont été faites par le Centre d'expertise hydrique du Québec. Moi, de mémoire, je peux me figurer à peu près la rivière Richelieu, mais je n'oserais pas répondre.

1670

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais vous pouvez prendre la question, s'il vous plaît...

1675 **M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

Bien sûr.

**LA PRÉSIDENTE :**

1680

... puis peut-être y répondre par écrit dès que ce sera possible?

**M. POL PETIT :**

1685 J'aimerais savoir l'impact. Parce que si l'eau est retenue, donc le niveau d'eau dans le lac Champlain est plus haut.

**LA PRÉSIDENTE :**

1690 D'accord. Vous avez compris le sens de la question?

**M. PIERRE BILODEAU :**

1695 Madame la présidente, la question de monsieur Petit à propos des retenues d'eau, moi, je travaille beaucoup sur le Richelieu et je peux vous dire que le premier barrage qu'on retrouve sur le Richelieu est au niveau de Chambly, c'est-à-dire environ, c'est au moins à 35, 40 kilomètres de la frontière des États-Unis vers Laval, et puis il y a puis des rapides qui se succèdent dans certaines parties. À partir de Saint-Jean-sur-Richelieu jusqu'à Chambly, il y a une série de rapides.

1700 Alors, il n'y a aucune retenue, autrement dit, qui se fait avant Chambly. C'est un petit barrage qui retient un petit bassin. Il n'y a aucune retenue, il n'y a aucun barrage qui modifie la hauteur du lac Champlain.

1705 Les variations qu'on peut voir sur le lac, c'est surtout quand les vents changent nord-sud. C'est-à-dire si le vent vient du nord, il y a une retenue de l'écoulement des eaux du Richelieu, qui fait que le niveau d'eau va augmenter sur le lac Champlain. Mais c'est à peu près le seul effet qu'on peut voir autre que l'hydrologie elle-même.

1710 **M. POL PETIT :**

Je ne suis pas d'accord avec lui. Ce n'est pas grave, ça.

**M. PIERRE BILODEAU :**

1715 Non?

**M. POL PETIT :**

1720 Non, non, je ne suis pas d'accord. Mais la première retenue qu'il y a sur le Richelieu, c'est le canal Chambly, parce qu'il empiète dans le lit du cours d'eau depuis longtemps. Ça, c'est la première retenue.

1725 Deuxièmement, je pense qu'il va y avoir un changement dans la baie Missisquoi parce que le pont de Swanton, ils sont en train de modifier le... ils font un nouveau pont et puis la largeur de 500 pieds va être augmentée, je ne sais pas, moi, de 1 000 pieds ou 2 000 pieds maintenant.

1730 Ça fait que le va-et-vient de l'eau dans la baie Missisquoi va être beaucoup plus important. Ça fait que je pense que peut-être les crues vont baisser de niveau dans la baie Missisquoi. Mais je ne sais pas s'ils ont les études, ici, ou bien si les Américains ont les études. Parce que c'est aux États-Unis, ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

1735

Alors, la question va être prise en note, puis on va demander d'avoir une réponse par écrit. Puis ça va être déposé.

**M. POL PETIT :**

1740

D'accord, oui. L'autre chose que je voudrais savoir, comment est-ce qu'un gouvernement, qui a acquis des terres, peut ne pas respecter un acte notarié? Parce que les terres ont été achetées il y a 30 ans. Et puis je ne comprends pas aussi pourquoi est-ce que les terres, qui ont été achetées il y a 30 ans, ne sont pas sous la juridiction d'il y a 30 ans. J'aimerais qu'on m'explique ça.

1745

**LA PRÉSIDENTE :**

Dans quel sens «la juridiction d'il y a 30 ans»?

1750

**M. POL PETIT :**

Parce que si ces terres-là, qui ont été acquises, étaient sous la juridiction d'il y a 30 ans, les lois étaient très différentes. On ne serait pas ici en train de se disputer. Vous comprenez ce que je veux dire?

1755

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Mais c'est que le projet n'a pas été construit il y a 30 ans. Il n'y a pas eu de décret, il y a 30 ans.

1760

**M. POL PETIT :**

D'accord.

1765

**LA PRÉSIDENTE :**

Il n'y a pas eu de permis. Alors, c'est maintenant que le projet est conçu et le projet doit passer au niveau des étapes selon les lois actuelles.

1770

**M. POL PETIT :**

Donc, s'il y avait eu un coup de pelle mécanique, il y a 30 ans, le projet aurait été réglé par rapport aux lois d'il y a 30 ans.

1775

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas ce que j'ai dit. On va aller voir du côté du ministère Développement durable, Environnement et Parcs.

1780

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Comme vous l'avez mentionné, madame la présidente, je confirme ce que vous avez dit, tout simplement. Il n'y a pas eu de certificat d'autorisation. Il n'y a pas eu de décret. Il n'y a rien eu. Donc, c'est un achat de terres tout simplement, pour nous.

1785

**LA PRÉSIDENTE :**

Le représentant du ministère de l'Agriculture, Pêcheries et Alimentation du Québec, un complément d'information?

1790

**M. YVON PESANT :**

Oui. Bien, c'est mon confrère, Bernard Brouillette, qui avait, justement en rapport avec le dossier de travaux qui ont pu être conduits au niveau de la voie ferrée, au niveau du canal de Chambly, il avait des informations. Je le laisserais parler là-dessus, si vous permettez.

1795

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Merci, monsieur Pesant.

1800

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Écoutez, madame la présidente, je suis au fait de certains éléments, mais je n'ai pas le contrôle de ces éléments-là. La personne tout désignée pour répondre à ça, c'est Robert Beaulieu.

1805

Il y a eu des travaux qui ont été effectués au niveau de la consolidation du pont ferroviaire à Saint-Jean-d'Iberville. C'est déjà la première restriction qui a apparu dans le cours des années, plus des travaux aussi au niveau du canal de Chambly, le canal maritime qu'on appelle, qui a amené de la hausse du niveau du Richelieu et un peu le lac Champlain.

1810

Mais c'est lui, l'expert. Ça fait qu'il est en mesure de répondre, parce il a travaillé récemment sur un dossier où le ministère de l'Environnement, le MDDEP, veut exproprier des terres le long du Richelieu, où justement on a des discussions au niveau d'établir la ligne des hautes eaux. Ça fait que c'est lui qui est le maître d'oeuvre du dossier.

1815

**LA PRÉSIDENTE :**

1820 On essaie d'arranger les choses pour que monsieur Beaulieu parle dans quelques minutes au téléphone. Ça ne sera pas long, on va avoir des réponses de monsieur Beaulieu.

Avez-vous d'autres questions par rapport au ministère Développement durable, Environnement et Parcs sur cet aspect-là?

1825

**M. POL PETIT :**

1830 Oui. C'est une remarque que je voulais faire. Ce que je remarque, c'est que tous les marécages autour de Montréal ont été détruits. L'exposition *Terre des hommes*, ils ont pris tout le gravats de ça, ils l'ont mis dans les marécages de Saint-Lambert et tout ça. Et puis maintenant, la politique, c'est de reconstruire des marécages sur les terres agricoles parce qu'ils ont détruit tout ce qui était autour de Montréal.

1835 C'est ça aussi le problème, mais ça, ils ne le disent pas. Mais c'est ça qui se passe pour l'instant. Mais là, on essaie de nous subtiliser des terres qui produisent de la nourriture pour refaire des marécages qui ont été détruits autour de Montréal ou qui ont été détruits pour l'étalement urbain. Mais c'est nous autres qui allons encaisser pour ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

1840

D'accord. Mais là, votre question?

**M. POL PETIT :**

1845

Non. C'est un commentaire que je fais.

**LA PRÉSIDENTE :**

1850 D'accord. Mais là, on est à l'étape des questions.

1850

**M. POL PETIT :**

Oui, mais j'ai terminé pour l'instant.

1855

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci.

1860

Monsieur Beaulieu devrait pouvoir être en contact. Monsieur Beaulieu?

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui. Bonsoir!

1865 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir. Plusieurs personnes souhaitaient que vous témoigniez ce soir.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

1870

Ah! oui?

**LA PRÉSIDENTE :**

1875

Oui. Alors, je réinvite les gens qui ont des questions pour monsieur Beaulieu, si vous voulez venir à la table et poser votre question.

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

1880

Oui, monsieur Beaulieu, René Wallszczyk.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui, bonsoir.

1885

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Tantôt, il y a eu une discussion à savoir que s'il y avait... je ne sais pas si vous avez vu ou si tu as vu le tracé vert et le tracé rouge qu'on discute?

1890

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

1895

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Le fait de bâtir l'autoroute sur le tracé vert enlèverait une partie de la plaine d'inondation. Puis l'impact, du côté du ministère de l'Environnement, ce qu'il dit, on nous met en garde en disant: «L'impact cumulatif de retirer une partie de la plaine d'inondation», on parle d'à peu près 80 hectares, c'est ça que j'ai compris tantôt là...

1900

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

1905 **M. RENÉ WALLASZCZYK :**

... qui se répercuterait, pourrait, on le sait pas trop, mais à 1 centimètre, 2 centimètres de l'autre côté de la baie Missisquoi. Et moi, je me souviens de la discussion qu'on avait eue à faire au moment de l'endiguement de la rivière du Sud...

1910

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

1915 **M. RENÉ WALLASZCZYK :**

... où on parlait de l'impact justement des endiguements. Puis c'est pour ça que j'aurais aimé que vous puissiez intervenir là-dessus.

1920 **M. ROBERT BEAULIEU :**

D'accord. Donc, dans le tronçon en question, j'ai compris, hier soir, qu'il y aurait trois ponceaux de 2 mètres par 1,50 mètre. Là, la question qui est posée, c'est est-ce que ces ponceaux-là feraient en sorte de retenir plus d'eau sur les terres agricoles? Est-ce que c'est ça la question?

1925

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

Mais est-ce qu'il y aurait le même effet que s'il y avait un blocage complet? Ça, c'est une question. L'autre, c'est l'impact du retrait de l'eau au complet sur le reste de la nappe qui est couverte où on enverrait ce différentiel-là.

1930

Je ne sais pas si c'est clair ce que je dis?

1935 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Bien, c'est sûr que ça n'a pas le même effet que si c'était une fermeture complète. Là, il y a au moins trois ponceaux dans un tronçon de, je ne sais pas, quelques kilomètres. Donc, c'est suffisant, très certainement suffisant pour que l'eau voyage d'un côté comme de l'autre.

1940

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Beaulieu, on va vous donner des précisions sur les ponceaux et sur le nombre de tuyaux d'évacuation des eaux dans cette section-là. Ce serait important aussi de dire la longueur exacte du tronçon vert.

1945



**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

1950

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron va répondre à la question.

1955

**M. BERNARD CARON :**

Bonsoir, monsieur Beaulieu. Bernard Caron du ministère des Transports.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

1960

Oui.

**M. BERNARD CARON :**

1965

En termes d'information, il y a, au niveau du tracé vert, trois ruisseaux où nous aurions justement des ponceaux avec les dimensions que vous aviez.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

1970

Oui.

**M. BERNARD CARON :**

1975

Par contre, au niveau des canaux de drainage, sur le 3 kilomètres de longueur du tracé vert, il y aurait environ une douzaine de ponceaux d'un diamètre d'environ 1 mètre, donc qui permettraient aussi à des fossés moins creux que la rivière de pouvoir permettre l'échange d'eau de part et d'autre de la route.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

1980

Oui.

**M. BERNARD CARON :**

1985

Donc, au niveau technique, 3 kilomètres. Il y a les trois ponceaux au niveau de la rivière, mais il y a aussi une douzaine d'autres ponceaux au niveau de canaux de drainage qui seraient mis en place, puis c'est des ponceaux d'environ 1 mètre.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

1990

D'accord. J'avais imaginé, hier soir, qu'il y avait une espèce de fossé du côté est de l'autoroute qui amènerait l'eau dans les trois ponceaux. Mais si, en plus des trois ponceaux, des trois structures en béton, il y a une douzaine de ponceaux, bien, la question est encore plus simple. C'est sûr que l'autoroute va être complètement perméable aux mouvements de l'eau, de part et d'autre, à mon point de vue.

1995

Donc, pour répondre à la question de René Wallaszczyk, l'autoroute n'agit certainement pas comme une digue là.

2000

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Claudette Journault.

2005

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui?

2010

**LA PRÉSIDENTE :**

Il y avait aussi une question, mais votre appréciation comme ça, on comprend que ça prend peut-être des modèles, mais votre appréciation sur l'impact du rehaussement de la baie Missisquoi comme tel de cet empiètement que constituerait l'autoroute, que constituerait la base de l'autoroute.

2015

**M. BERNARD CARON :**

Donc le volume de l'autoroute, et c'est monsieur Fréchette qui posait la question, est-ce qu'il aurait un impact sur les niveaux d'eau dans la plaine inondable?

2020

Non? Monsieur Fréchette, posez votre question dans ce cas.

**M. FRANÇOIS FRÉCHETTE :**

2025

Ce n'était pas une question. C'est une remarque sur de quelle façon, nous, on réagirait, ou on nous demandait notre avis de quelle façon on interpréterait ou qui nous aiderait à formuler un avis.

2030

Ce que je disais, c'est que l'impact de l'autoroute s'ajoute aux remblais antérieurs et au remblai qu'il y aura eu dans le futur. Nous, ce qu'on a dit à un moment donné, c'est chacun des remblais a un effet cumulatif. Même s'ils sont imperceptibles, à un moment donné, la sommation des effets imperceptibles, on arrive à des rehaussements qui deviennent significatifs.

C'était l'essence de mon propos.

2035 Alors, je ne dis pas que celui-là va causer un rehaussement de 1 ou 2 centimètres, même si c'était évaluable. Il pourrait peut-être, l'évaluation est imperceptible pour celui-là. Mais ça s'ajoute à ce qui a été fait. Autrement dit, on met une barrière à un moment donné, on dit: «On n'en fait plus.»

2040 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Il n'y a pas tellement longtemps, la question des remblais le long du Richelieu, puis ça a d'ailleurs une influence avec le niveau d'eau à l'endroit qu'on discute, mais des remblais qui sont situés près d'un cours d'eau qui transporte de l'eau, ça, ça a une influence assez directe, c'est évident, parce que la plaine d'inondation sert à transporter aussi de l'eau.

2045 Dans le cas de Pike River, personnellement, je ne crois pas que la plaine d'inondation qui est là sert à transporter de l'eau. Donc, c'est toute une différence. C'est pour ça que je dirais que l'effet d'avoir l'autoroute sur le tracé vert, au niveau rehaussement des eaux, est à toutes fins pratiques nul.

2050 Ça pourrait évidemment être regardé attentivement. Il y a un volume de remblai qui est déposé dans une plaine d'inondation, mais par rapport à l'étendue de l'eau juste à côté, je suis positif à l'effet que l'effet final est nul là. C'est tellement une disproportion énorme entre les mètres cubes de remblai sur le tracé vert par rapport à l'étendue d'eau à côté, puis encore une fois, ce n'est pas une zone où l'eau est transportée. Ce n'est pas une plaine d'inondation qui transporte de l'eau là.

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y a d'autres questions dans la salle concernant cet aspect-là? Il faudrait se nommer, s'il vous plaît.

2065 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Bernard Brouillette. Salut, Robert! Monsieur Petit a posé la question au ministère de la Faune et de l'Environnement, en tout cas le MDDEP, là, à savoir combien est-ce qu'il y avait d'éléments de restriction avant ça. Et on a mentionné qu'il y avait juste le canal de Chambly qui était une restriction.

2070 Mais les conversations que j'avais eues avec toi lors de certains événements, tu me disais que lorsqu'ils ont consolidé le pont ferroviaire à Saint-Jean et d'autres travaux, et tu as tous les documents en main, tu as ça, est-ce que tu peux nous faire un léger exposé là-dessus?

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2075

Oui. Bien, à partir du début des années 70, le niveau d'eau a commencé à être un peu plus haut, mais surtout la durée des inondations était plus longue. Il y a des boisés qui sont morts dans le Haut-Richelieu et autour du lac Champlain, de la baie Missisquoi.

2080

Et là, il y a eu la Commission mixte internationale qui a siégé dans les années 79, 80. Le rapport, je pense qu'il est de 81. Elle soulignait que le canal Chambly, qui a été aménagé à même le Richelieu à la hauteur de Saint-Jean, entre autres, a causé un rehaussement, il me semble, de .3 pied ou un peu plus. Ensuite, ils relevaient la question des plantes aquatiques dans le Richelieu qui ralentissaient l'écoulement.

2085

Et puis c'est un dossier sur lequel j'ai eu à travailler depuis un an avec le Centre d'expertise hydrique, donc j'ai retouché un peu à ça, la question des remblais le long du Richelieu, ça apparaît clair pour tout le monde que ça a eu un impact aussi dans le rehaussement du niveau d'eau. Puis finalement, bien, c'est ça, l'empierrement des piliers du pont ferroviaire entre Saint-Jean et Iberville aurait eu un impact. Mais ça, ça n'a pas été consigné dans des études, ça n'a pas été étudié d'une façon particulière.

2090

Mais il y a différents éléments, différentes interventions de l'homme à partir de Saint-Jean et Iberville dans le Haut-Richelieu et surtout les remblais, on pourrait dire, pour les villégiateurs ou les chalets le long du Richelieu, qui a eu un impact sur la question de la zone d'inondation à l'amont. Donc, la baie Missisquoi fait partie de ça, là.

2095

**LA PRÉSIDENTE :**

2100

Ça va pour ça. Une autre question?

**M. POL PETIT :**

2105

Oui. Ma question, ce serait pour monsieur Jean Vasseur.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous vous nommez.

2110

**M. POL PETIT :**

Pol Petit. Ma question serait pour monsieur Vasseur. Juste à Henryville, Sabrevois, il y a eu combien de personnes qui ont empiété dans le Richelieu? J'aimerais avoir une appréciation de monsieur Vasseur.

2115

**M. JEAN VASSEUR :**

Jean Vasseur. Je suis inspecteur pour plusieurs municipalités le long de la rivière Richelieu, entre autres Henryville et Sabrevois.

2120

Je pense que c'est très difficilement appréciable de vous donner une réponse à ce sujet-là. Je ne peux pas. Je sais qu'il y en a eu beaucoup, mais vous dire combien, ce n'est pas vraiment quantifiable là.

2125

**M. POL PETIT :**

Pourrais-tu nous dire, par exemple, si tu as déjà été appelé ou mandaté par la municipalité pour faire enlever des remblais?

2130

**M. JEAN VASSEUR :**

Il est certain qu'on a fait des avis d'infraction pour des remblais illégaux. Ça, c'est certain.

**LA PRÉSIDENTE :**

2135

Là, on ne fait pas une générique sur cet aspect-là.

**M. POL PETIT :**

2140

C'est correct. C'était juste pour informer les gens.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2145

**M. RENÉ WALLASZCZYK :**

J'aurais peut-être une question par rapport à ce que monsieur Beaulieu nous a dit tantôt.

2150

Du côté des frayères, tantôt on disait: «S'il y a un impact dans les endroits où il y a récurrence 1 an, 2 ans, 5 ans, et s'il y a des frayères, il y a un problème», etc. etc. Avec l'information que monsieur Beaulieu nous donne ce soir en disant que l'eau, la façon dont l'explication a été donnée, l'eau, il y a beaucoup de chance qu'elle circule comme avant, dans la même situation qui se trouvait avant, est-ce qu'à ce moment-là l'impact est encore là, d'après vous?

2155

C'est sûr qu'il faut approfondir, je comprends ça, mais juste pour voir si c'est toujours

aussi fermé du côté... non, moi, je parlais des frayères de la Faune, là.

2160 **M. PIERRE BILODEAU :**

Bon, tantôt, on s'est dit: «Oui, ce serait surprenant que le brochet fraye dans les labours.» Puis ça, j'étais d'accord avec ça. Mais il peut frayer dans des champs, ça, on le sait déjà.

2165

Chose qu'on est certains, c'est qu'il ne peut pas frayer sur une autoroute, puis elle se retrouve à empiéter directement sur l'habitat. Donc, c'est là que, nous, on voit la perte nette. Ça ne veut pas dire que le brochet ne pourra pas frayer. La nature, elle s'ajuste et la nature va s'ajuster.

2170

Il y a certains brochets, on sait que le brochet a beaucoup de difficulté à passer là où il n'y a pas de lumière. Habituellement, l'ombre l'empêche de circuler. Il y a quand même quelques individus qui vont réussir à passer et monter dans les champs ou dans les canaux qu'il y a là pour les utiliser pour la fraie.

2175

Je ne dis pas qu'il n'y aura plus de fraie, mais je dis seulement qu'il va avoir une perte du potentiel de fraie, il va avoir une perte de productivité. Puis ça, je pense que vous êtes bien placé pour le comprendre. Mais on ne parle pas de construire un milieu humide actuellement, je voudrais ajouter ça, on parle de construire une autoroute.

2180

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Bilodeau. Ça va? Merci. La commission a...

2185 **M. YVON PESANT :**

Madame Journault, c'est Yvon Pesant, est-ce que me permettriez? Est-ce qu'on est encore en communication avec Robert Beaulieu?

2190 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2195

Oui.

**M. YVON PESANT :**

2200

Est-ce que je pourrais lui poser une question avant qu'on le laisse à sa famille et

compagnie?

2205 Robert, quand on parlait de la plaine inondable, appelons ça comme ça, entre le tracé vert et le tracé rouge, d'une part, avec tout ce qui a pu être dit sur les trois ponceaux pour les cours d'eau qui pourraient traverser d'un bord à l'autre et les dix autres petits ponceaux, dix ou douze, je ne sais plus trop là, bon, l'impact que ça pouvait avoir, tu nous disais qu'effectivement compte tenu de l'ampleur de la baie Missisquoi et de tout ce qui va vers la... comment je dirais, on pourrait appeler ça le delta de la rivière aux Brochets finalement...

2210 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

2215 **M. YVON PESANT :**

... que ça n'aurait pas d'impact significatif, malgré le fait qu'il y aurait du remblai pour tout ce qui pourrait supporter l'autoroute comme telle, que ça n'aurait pas un impact significatif sur le relèvement du niveau d'eau.

2220 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Exact.

2225 **M. YVON PESANT :**

C'est ça?

2230 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Exact.

2235 **M. YVON PESANT :**

Par ailleurs, quand on parle de ce qui a pu être fait le long de la rivière Richelieu et des ponts de la voie ferrée, des remblais de pierre et ainsi de suite, si j'ai bien compris...

2240 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

**M. YVON PESANT :**

... que ça, ça avait eu un impact...

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2245

Sur l'écoulement.

**M. YVON PESANT :**

2250

... sur un relèvement en amont du niveau de l'eau.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2255

Exact.

**M. YVON PESANT :**

C'est la différence que tu fais, c'est là la question que je pose, c'est là la différence qu'il y a entre des zones que tu appelais d'eau courante, si on veut...

2260

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui, oui, mais quand on...

2265

**M. YVON PESANT :**

... versus une zone où il y a peut-être présence d'eau une fois aux 100 ans ou je ne sais pas quoi. Oui? Non?

2270

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Je ne suis pas sûr d'avoir saisi la question.

**M. YVON PESANT :**

2275

C'est-à-dire, la rivière est une zone... c'est-à-dire que quand on empiète dans un cours d'eau lui-même, dans un cours d'eau où il y a un courant...

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2280

Oui.

**M. YVON PESANT :**

2285

... et ainsi de suite, et que là on fait des installations, que ce soit pour les bords...



**M. ROBERT BEAULIEU :**

Donc, là je comprends.

2290

**M. YVON PESANT :**

... du canal Chambly, finalement, ou des trucs comme ça, là, on a empiété dans une rivière où on avait de l'eau.

2295

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui, un courant.

2300

**M. YVON PESANT :**

De l'eau en permanence.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2305

C'est ça, quand on empiète dans une zone où il y a du courant, une zone de faible courant, de grand courant, ce qui est écrit dans la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, c'est correct en soi, c'est logique. Si on empiète dans une zone de courant, de faible courant ou de grand courant, bien, c'est sûr qu'on empêche, en fin de compte, l'eau de circuler dans cette zone-là. Cette zone-là aide aussi à évacuer de l'eau en quelque sorte.

2310

Mais la situation géographique dont on parle actuellement, c'est autre chose. On n'est pas sur le bord d'un cours d'eau qui transporte de l'eau en somme, là.

2315

**M. YVON PESANT :**

C'est ça.

2320

**M. ROBERT BEAULIEU :**

On est dans une plaine d'inondation sur le bord d'un lac et c'est autre chose. C'est pour ça que j'ai dit tantôt que l'effet est, pour moi, nul ou négligeable.

2325

**M. YVON PESANT :**

Parce qu'on n'est pas dans une zone de transport régulier d'eau.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2330

Exact. Il n'y a pas de courant là. Si on va observer le printemps, je suis persuadé, j'ai passé une partie de ma vie professionnelle dans cette région-là, j'ai marché ces terres-là quelques fois, et puis au printemps, il n'y a pas de courant, même quand l'eau est très très haute. Sur le bord du Richelieu, oui, là il y a du courant dans toute la plaine d'inondation ou en bonne partie,

2335

disons. Mais à cet endroit-là, à Pike River, on ne peut pas dire qu'il y a du courant là.

Donc, dans mon esprit, c'est toute la différence au niveau impact sur un rehaussement hypothétique.

2340

**M. YVON PESANT :**

Merci. C'est ce que je voulais comprendre.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2345

Bonjour, monsieur Beaulieu.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2350

Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2355

Lucie Bigué.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui.

2360

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Je profite de notre entretien pour vous poser quelques questions sur le drainage.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2365

Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2370

Est-ce que vous pourriez nous dire quelle sorte de drainage il existe dans cette région-

ci? Quel est le type de drainage?

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2375 Est-ce que vous parlez du drainage souterrain ou le drainage de surface des terres agricoles?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2380 Des terres agricoles.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2385 Oui, mais le drainage de surface ou le drainage souterrain fait à l'aide des tuyaux perforés?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2390 Souterrain.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2395 Souterrain. Sur tout le tracé de l'autoroute ou particulièrement dans la zone en question, tracé vert, tracé rouge?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

2400 Entre Saint-Sébastien et Saint-Alexandre.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2405 D'accord, oui. Dans cette zone-là, dès 1978, j'étais dans la région, on avait des contacts avec le ministère des Transports. Évidemment, c'était déjà exproprié et c'était la période de l'essor du drainage souterrain. Il s'en faisait beaucoup. Et l'entente verbale qu'on avait avec le ministère des Transports, c'était évidemment de laisser passer les tuyaux de drainage au travers de l'emprise expropriée pour aller rejoindre le cours d'eau qui se situe le plus souvent comme au fronteau des deux rangs.

2410 On faisait en sorte aussi de ne pas drainer... de ne pas placer tous les latéraux aller rejoindre le collecteur dans l'emprise. On plaçait le collecteur à l'extérieur de l'emprise expropriée. Donc, c'est ça qu'on devrait retrouver la plupart du temps.

Évidemment, si le drainage souterrain a été fait avant l'expropriation, c'est autre chose.

2415 Mais majoritairement le drainage souterrain, je pense, a été fait après l'expropriation. Donc, là, le collecteur devrait être placé à l'extérieur de l'emprise, ce qui va simplifier beaucoup les réparations, disons, à faire par le ministère des Transports.

2420 L'autre chose, il était convenu, puis j'ai vu hier soir dans la pièce DA2, il me semble, du ministère des Transports, c'est que les cours d'eau qui servaient à évacuer l'eau des drains souterrains, bien, vont être relocalisés correctement. Le ministère des Transports propose trois solutions.

2425 La solution 3 est probablement la meilleure, dans le sens que le cours d'eau est placé juste à l'intérieur de l'emprise mais tout près des terres agricoles. Donc, ça fournit un émissaire aux tuyaux de drainage souterrain. Ça permet de vider les systèmes de drainage souterrain, comme auparavant. Donc, il n'y aurait pas d'impact négatif, à ce moment-là, pour les producteurs agricoles.

2430 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Alors, je vous remercie.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

2435 De rien.

**LA PRÉSIDENTE :**

2440 Ça complète pour votre témoignage. On vous remercie beaucoup.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Merci.

2445 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonne fin de soirée.

2450 **M. ROBERT BEAULIEU :**

À vous aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2455 Alors, on va prendre une pause. Et on vous remercie beaucoup de cette partie de soirée, bon retour, bonne route.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

2460

**LA PRÉSIDENTE :**

Il est possible qu'il y ait des gens qui nous ont déjà quittés, mais on va faire l'appel de l'ensemble des gens inscrits au registre. Pour le moment, le registre est ouvert. On va le fermer tout à l'heure.

2465

Alors, est-ce que madame Maryse Fontaine a une question?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2470

Bonjour, madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

2475

Bienvenue.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Moi, j'aimerais faire une vérification avec vous. À partir du moment où est-ce que le carrefour va être fait chez nous – moi, je suis au début du tracé – j'aimerais savoir le chemin que la moissonneuse-batteuse va prendre pour aller l'autre côté de mes terres, sur mon 67 %.

2480

J'ai aussi des bi-trains qui viennent chercher mes grains parce que je ne fais pas juste du foin. J'aimerais savoir la solution que vous me proposez. Sinon, je vais être obligée de fermer boutique.

2485

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on va demander ça au ministère des Transports.

2490

**M. BERNARD CARON :**

J'imagine que madame circule sur sa ferme actuellement, elle ne va pas sur le réseau routier.

2495

**Mme MARYSE FONTAINE :**

C'est ça.

2500 **M. BERNARD CARON :**

On rencontre un peu partout des machineries agricoles de grande dimension sur le réseau routier. Ce n'est pas des machineries ou ce n'est pas des véhicules qui sont refusés sur le réseau routier. Et comme on le disait la dernière fois ou dans le courant de la semaine, madame a accès  
2505 aux réseaux routiers qui sont les chemins de la Grande Ligne et le 3e Rang Sud. Il est évident que lorsqu'on circule avec ce type de machinerie, il y a des précautions à prendre; par exemple, avoir un véhicule escorte ou circuler à des heures qui sont moins achalandées. Donc, ce n'est pas une impossibilité.

2510 Un autre élément que j'ai vu dans le passé, c'est que souvent le panier qu'il y a à l'avant d'une moissonneuse-batteuse, il doit être amené dans le champ sur un véhicule à part et il est réinstallé au niveau du champ. Donc, en tout cas, ce que l'on voit, c'est une pratique qui est possible au niveau de la circulation des machineries agricoles.

2515 **Mme MARYSE FONTAINE :**

Je suis au courant de ça, qu'on enlève la table avant de s'en aller en circulation, mais je n'ai pas le contrôle des heures du soleil et de la nuit.

2520 Je produis du soya. Le soya, on doit battre ça plein soleil. On ne doit pas avoir d'humidité parce que le grain de soya va tacher. C'est fini après. Pour ce qui est de l'orge de brasserie, c'est la même chose, il faut battre ça quand il fait soleil.

2525 Donc, quand on va sortir de chez moi, on va être aux heures de pointe. Puis quand il fait beau, c'est le temps d'y aller. Ce n'est pas quand il pleut, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Puis votre équipement est situé... vous avez une grange qui est située...

2530

**Mme MARYSE FONTAINE :**

J'ai des silos, oui. Puis pour ce qui est de la moissonneuse-batteuse, je fais du travail à forfait. Donc, le type, il vient quand il est disponible.

2535

Mais je le sais pas, la Grande Ligne, si ça va être agrandi? Comment ça va être, ça là? Au niveau des échangeurs, est-ce que les machineries vont être acceptées facilement? Parce que tout de suite après chez nous, là, on n'a pas droit aux machineries sur la 35.

2540 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais sur la 133, vous avez droit?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2545 Oui. C'est parce que moi, je suis à l'embranchement de la 133 puis de la vieille 35, qu'on peut dire, là, puis les machineries, c'est le moins possible. On peut se faire avertir, puis on peut se faire coller un ticket. Je pense que j'en ai assez là.

**M. BERNARD CARON :**

2550 Sur l'autoroute 35, sur une autoroute, la machinerie agricole est défendue. Mais dans le secteur où madame habite, ce sera la route 133 et ce n'est pas la même réglementation qu'il y a sur l'autoroute 35.

2555 **Mme MARYSE FONTAINE :**

Pour ce qui est de tous les autres agriculteurs aussi, qui auront à prendre des échangeurs pour se promener d'une terre à l'autre, est-ce que ça va être la même problématique? Est-ce qu'un échangeur est considéré comme une 35 ou si c'est considéré tout simplement comme un viaduc agricole?

2560

**LA PRÉSIDENTE :**

De quel échangeur vous parlez?

2565

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Il y a des échangeurs dans le rang des Dussault. Il y a des échangeurs à Saint-Armand. S'il y a des producteurs qui ont besoin d'y aller sur ces échangeurs-là, qu'est-ce qui arrive?

2570

**M. BERNARD CARON :**

Il faut faire une différence entre le mot «échangeur» et le mot «pont d'étagement». Par exemple, le terme «échangeur» implique des bretelles d'accès qui donnent accès ou qui permettent de sortir de l'autoroute. Donc, ici, on a un échangeur.

2575

Par contre, le pont ici, on appelle ça un pont d'étagement. C'est un pont qui permet de passer au-dessus de l'autoroute, et la circulation, ça devient à ce moment-là partie intégrante, par exemple, du chemin de la Grande Ligne. Donc, c'est un chemin soit local, soit régional ou, dans ce cas-ci, ça doit être une collectrice. Donc, ce n'est pas une catégorie d'autoroute.

2580

Si on prend l'exemple à Saint-Sébastien, ici, le pont d'étagement sur la 133, c'est une route nationale mais ce n'est pas une autoroute. Donc, les véhicules ont le droit de circuler sur ce pont d'étagement là.

2585

**LA PRÉSIDENTE :**

On a pris le chemin de la Grande Ligne. Est-ce que c'est suffisamment large?

2590 **M. BERNARD CARON :**

Le chemin de la Grande Ligne, c'est ici, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2595

Oui, mais aussi en bas.

**M. BERNARD CARON :**

2600

Celui-là ici, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2605

Les côtés, les bordures, l'accotement, est-ce que c'est suffisamment large pour, en tout cas, aider à ce que des véhicules hors dimension puissent circuler?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2610

Je ne pourrais pas dire que la Grande Ligne, c'est excessif là, parce que la moissonneuse qui vient chez nous, c'est une 22 pieds de faux. Alors, c'est beau qu'on enlève la table mais il y a les pneus chaque côté qui sont encore là, là. Donc, on ne peut pas enlever les pneus, je ne pense pas, pour se promener là.

**M. BERNARD CARON :**

2615

Ce qui se fait généralement, c'est que ces véhicules-là circulent avec un véhicule escorte, avec des gyrophares. Donc, c'est la façon de circuler. Et à peu près dans tous les milieux agricoles, c'est la façon de faire.

2620

Quant à savoir quelle est la largeur du chemin de la Grande Ligne, si ma mémoire est bonne, et je vais poser la question à Jean Hardy... bon, j'ai l'information, ce sont des voies de 3.5 mètres et des accotements de 2 mètres. Donc, on a 5.5 mètres. Mais on voit souvent... hier, je circulais sur la route 133, souvent il y a une des roues qui empiète sur la voie inverse.

2625

Par contre, une remarque que j'ai faite dans le courant de la semaine, c'est que la circulation ou le nombre de véhicules qui passeront sur ce chemin-là sera de beaucoup inférieur à ce que l'on a actuellement. De plus, la vitesse que l'on aura sur ce chemin ou sur ce bout de



2630 chemin là – si vous vous souvenez, on avait indiqué que ce serait 50 kilomètres/heure – c'est encore une autre mesure qui fera en sorte que ça devrait être, après la construction de l'autoroute 35, plus sécuritaire.

2635 Donc, ce sont des éléments qui font en sorte que ces véhicules-là... il n'y aura pas non plus, en tout cas, il n'y aura pas ou il y aura moins de camions, puisqu'on s'attend à ce que la circulation des véhicules lourds demeure sur l'autoroute 35. Donc, ce sera seulement des camions locaux qui prendront cette sortie-là.

2640 Je comprends madame, j'ai été élevé sur une terre, se promener en gros véhicule sur une route, on a toujours la tête par en arrière parce qu'on a toujours peur de se faire rentrer dedans. Mais c'est une pratique courante sur les routes du Québec. Et je pense que justement en faisant l'autoroute 35, ce sera un des gains que les producteurs agricoles auront au niveau de la route 133, c'est qu'il y aura pas moins de circulation de camions et un volume de circulation inférieur.

2645 **LA PRÉSIDENTE :**

Quelle est la vitesse permise sur le chemin de la Grande Ligne, celui qu'on voit ouest-est?

**M. BERNARD CARON :**

2650 Ici, on disait 50 kilomètres/heure.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais...

2655

**M. BERNARD CARON :**

2660 Il faudrait que je demande à Jean Hardy quelle est la vitesse que l'on a. C'est 70 kilomètres/heure. Est-ce que ce sera la même vitesse, Jean, qu'il restera?

**LA PRÉSIDENTE :**

2665 Est-ce qu'on peut penser à réduire cette vitesse-là, par exemple pendant l'été? Il faudrait changer les pancartes?

**M. BERNARD CARON :**

Souvent, ce sont les véhicules agricoles justement qui génèrent la vitesse. Mais ce n'est pas des véhicules... il n'y a pas 50 véhicules/jour.

2670 **LA PRÉSIDENTE :**

On va aller voir du côté du ministère de l'Agriculture, Pêcheries et Alimentation.

2675 **M. YVON PESANT :**

2675

Oui, c'est pour une information. Si au lieu de partir du point de départ de la ferme de madame pour aller chercher le chemin de la Grande Ligne et revenir sur le 3e Rang, est-ce que ça pourrait être envisageable de dire qu'on s'en va directement pour passer au-dessus de l'autoroute 35, là il y a comme une espèce de... en tout cas, pour la route 133, de venir passer pour pouvoir embarquer, ce que je comprends de ça, c'est pour embarquer sur la route 35 et là de peut-être...

2680

Parce qu'on parlait hier de dire que la Ville de Saint-Jean, arrondissement d'Iberville, voulait étendre son parc industriel, gagner vers la droite, si on veut, sur l'image qu'on a, vers le sud finalement, et d'aménager une espèce de voie qui pourrait être empruntée pour avoir l'accès aux terres de ce côté-là, plutôt que de faire le grand, grand détour par l'autre bord.

2685

Est-ce que c'est possible d'envisager quelque chose comme ça?

2690 **Mme MARYSE FONTAINE :**

Je m'excuse, monsieur, mais vous êtes du MAPAQ, c'est ça, si j'ai bien compris?

2695 **M. YVON PESANT :**

2695

Oui, mais je ne travaille pas dans cette région-là.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2700

Parce que moi, ce n'est pas du trottoir que je veux, c'est de la zone verte. Parce que si je viens encore morceler mon terrain, viens encore enlever de l'espace pour une autre route supplémentaire, j'ai encore perte du revenu.

**LA PRÉSIDENTE :**

2705

D'accord. Mais on va regarder quand même point par point. La proposition de monsieur Pesant, est-ce que c'est possible?

**M. BERNARD CARON :**

2710

Revenons sur, on disait, le chemin de la Grande Ligne, Jean, là, il est à 70. Est-ce qu'il demeurera à 70, selon les études que, toi, tu as faites.

**M. JEAN HARDY :**

2715 Non, c'est ça. Dans le concept qu'on propose, il faut comprendre qu'à partir de l'intersection qu'on réaménage ici sur la 133, on parle ici de bretelle d'accès à une autoroute. À partir de l'intersection jusque vers la 133, donc il va avoir un feu de circulation ici, un feu de circulation ici, on parle de vitesse existante de 70.

2720 Sur la montée de la Grande Ligne, on crée deux intersections. Il y en a une déjà existante en «T» ici, mais on en crée une nouvelle ici en «T». Donc, cette portion-là va être affichée à 50 kilomètres/heure.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2725 Mais je peux vous dire qu'au niveau de la nouvelle bretelle qui est en face de chez nous, la circulation va être très dense parce que c'est une circulation locale, les travailleurs vont à Saint-Jean ou Montréal. Ça commence à 6 h le matin, puis ça peut se calmer vers 9 h. Puis aux heures de pointe le soir, c'est la même chose quand ça revient. C'est un gros trois heures. En auto, des fois, ça peut prendre un gros 5 à 10 minutes pour traverser ça.

2730 Je comprends les feux de circulation, mais ça ne règle pas le problème quand, moi, je vais être sur la route. Je ne veux pas être un danger public non plus.

2735 **M. BERNARD CARON :**

À tout le moins, la vitesse va être moindre. Il y aura moins de véhicules et il y aura des feux de circulation pour protéger, à tout le moins, les virages que les véhicules agricoles auront à faire.

2740

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Je sais très bien aussi qu'on est trois producteurs dans le même sens.

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui auraient à utiliser le chemin de la Grande Ligne?

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2750

La voie pour faire le tour, oui, oui. Il y a Éric Bessette, André Lamoureux.

**LA PRÉSIDENTE :**

2755 Puis est-ce que l'Union des producteurs agricoles, vous leur en avez parlé pour voir...

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Oui.

2760 **LA PRÉSIDENTE :**

... quelle serait la proposition, l'aménagement qui pourrait être fait?

2765

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Nous autres, on prônerait un viaduc agricole, parce qu'il va avoir un mémoire qui va être déposé dans ce sens-là.

2770

**LA PRÉSIDENTE :**

Il serait situé où?

2775

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Ça, c'est peu importe, là. J'aimerais bien l'avoir chez nous, ça c'est certain, moi, j'ai 67 % de mes terres l'autre côté.

2780

**M. BERNARD CARON :**

En tout cas, madame pourra le présenter dans un mémoire, mais le commentaire que je ferais, c'est que faire un viaduc agricole, première des choses, ça prend des terrains. Deuxièmement, si on doit donner l'accès à ce viaduc agricole là, ça prend aussi un chemin collecteur qui va chercher jusqu'au dernier agriculteur qui va l'utiliser. Donc, c'est aussi des terres agricoles qui sont utilisées.

2785

Je pense qu'il va falloir en faire une vérification. Mais nous, dans notre conception initiale, comme il y a quand même des mesures d'atténuation de prévues au niveau des feux de circulation, de la vitesse et qu'il y a, en principe, que 2.5 kilomètres, ce n'est pas une distance énorme pour circuler avec des véhicules agricoles, on n'a pas retenu cette possibilité-là.

2790

Il ne faut pas oublier que le viaduc agricole qu'on avait prévu à Saint-Alexandre, c'est tout près de 1 M\$. Ça fait que c'est aussi des coûts, là. Donc, je pense que ça va prendre une analyse. Et dans le cas de Saint-Alexandre, on avait des détours de 6, 7 kilomètres, si ma mémoire est bonne. Tandis qu'ici, on a 2 ou 3 kilomètres.

2795

**Mme MARYSE FONTAINE :**

On m'a dit 3.5. Aller-retour, ça fait 7 kilomètres. C'est du temps, ça.

**M. BERNARD CARON :**

2800

Enfin, c'est un argument que je n'aime pas utiliser, mais lors de l'expropriation, cette terre-là avait été scindée en deux et il y a eu des dédommagements pour scinder cette terre-là en deux, et il y a des quittances qui ont été faites comme Jean Dion nous l'avait présenté.

2805

**Mme MARYSE FONTAINE :**

Mais l'échangeur qui est en face de chez nous, l'espèce de bretelle, elle n'était pas là v'là 30 ans. Ça change la circulation, monsieur.

2810

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais là, la réponse qui vous a été donnée, c'est tout ce qu'on peut avoir ce soir.

2815

Il y a peut-être le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation aussi de votre secteur qui peut vous aider. C'est de trouver une solution, développer une solution. Parce que vous n'êtes pas seule, il y a trois agriculteurs comme vous.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2820

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2825

On nous a aussi dit à Saint-Jean-sur-Richelieu qu'il y a une proposition d'agrandissement du parc industriel. On ne sait pas qu'est-ce qu'il en est. Est-ce que ça se fait facilement, ça? On nous a dit hier, je crois, que lorsque les parcs industriels ne sont pas pleins, ce n'est pas nécessairement facile d'avoir un dézonage pour agrandir les parcs industriels.

2830

Alors, je vous invite à travailler avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation de votre région et revenir avec une proposition peut-être en deuxième partie.

**Mme MARYSE FONTAINE :**

2835

C'est parfait. Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

2840

Merci. Madame Marielle Cartier, s'il vous plaît.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

2845 J'aimerais qu'on revienne à l'échangeur nord de Saint-Armand. Ma première question serait, entre autres... Je vais vous nommer un propriétaire, Denis Messier. Denis Messier a des terres sur le côté ouest de la 133, il a des terres sur le côté est de la 133, qui est l'est de la route rouge, et enfin, il a de la terre là, il a de la terre ici, puis il a du boisé ici.

2850 On dit que la partie qui était déjà acquise par le ministère des Transports, il y aurait une possibilité que ça soit donné à la Conservation de la nature ou *whatever*.

Mais comment mon cousin va être capable avoir accès à ses portions de terrain?

**LA PRÉSIDENTE :**

2855 D'accord.

**M. BERNARD CARON :**

2860 On revient à la question d'hier concernant la disposition des emprises excédentaires. Je sais que madame a parlé tout à l'heure avec Jean Dion. Je demanderais à Jean de bien vouloir venir expliquer la situation et peut-être ne pas reprendre les acétates pour expliquer le processus, étant donné que c'est déjà à l'arrière, mais donner les explications qui permettent de comprendre la situation.

2865 **M. JEAN DION :**

2870 Bonsoir, madame la présidente. Alors, hier, lorsque j'ai fait cette présentation-là sommaire, ça s'inscrivait dans le contexte d'un immeuble excédentaire que le ministère des Transports possédait et où on envisageait éventuellement la disposition, la vente.

2875 Si on revient juste à la carte précédente, où on voyait l'emprise proposée par le ministère, qui est celle en rouge, et qui nécessiterait à ce moment-là de l'acquisition, puisque ce corridor-là, le ministère... on voit très peu les deux lignes, ça, c'est le corridor que le ministère possède déjà depuis environ 1974.

2880 Si le ministère vient qu'à réaliser le projet de l'autoroute 35 sur le corridor proposé, il y aura donc de l'acquisition qui sera nécessaire. Et dans le cadre d'une expropriation – ce que je n'ai pas rentré dans le détail hier, mais ici, j'en profite pour en glisser un mot – si c'est nécessaire de procéder à des acquisitions pour le nouveau corridor et que le ministère possède une emprise dont il est propriétaire, il y a possibilité, et la *Loi sur l'expropriation*, l'article je ne l'ai pas en tête, mais c'est stipulé dans la *Loi sur l'expropriation*, le corps expropriant peut disposer en faveur d'un exproprié un terrain qu'il possède aux fins de réduire son coût d'expropriation.

2885           Donc, bien sûr, avant d'envisager, nous, disposer de cet immeuble excédentaire là à un autre propriétaire que le ministère, on va quand même s'en servir au départ pour réduire notre coût d'expropriation. Alors, effectivement, si la situation se présente où on doit négocier l'acquisition de ça, bien évidemment, on va tenter de diminuer notre coût d'expropriation en offrant une partie de l'emprise déjà propriété du ministère à titre de compensation partielle ou totale au propriétaire.

2890           Alors, c'est une façon de compenser qui ne nécessite pas nécessairement une sortie de fonds, mais qui fait en partie la remise en situation du propriétaire exproprié.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

2895           Moi, pourquoi j'ai posé cette question-là, c'est parce que je voulais qu'elle soit inscrite, un, madame la présidente.

2900           Deuxièmement aussi, bien, je venais ici pour vous demander, entre autres, c'est un des clients qui est exproprié, que je connais très bien le dossier, mais je suis sûre que dans la Municipalité de Pike River, il y a sûrement d'autres personnes qui aimeraient bien avoir accès à leur boisé. Il y en a même qui vont peut-être se chercher quelques cordes de bois par hiver. Ils vont nettoyer leur boisé puis ils vont chercher du bois.

2905           Puis j'aimerais que vous en fassiez la recommandation pour les protéger en quelque part, ils ont des droits ces agriculteurs-là ou ces propriétaires-là, et qu'on respecte que s'ils ne veulent pas, eux, laisser aller leur boisé à des conservations, ils ne l'abîment pas jusqu'à un certain point, mais ils vont chercher quand même de quoi, un peu de bois ou des choses de même.

2910           Après ça aussi, j'aimerais bien qu'on fasse une remarque en ce sens que est-ce que... là, on m'a dit, on n'avait pas l'article de disposition des terrains excédentaires, mais j'aimerais aussi qu'on se penche sur la possibilité de donner une chance aux anciens propriétaires de ces terrains-là, qui sont des terres agricoles.

2915           Parce que moi, je parle pour mon cas à moi, puis même il y a une partie de ces terrains qui ont été acquis par le ministère, qui inclut une partie de mon gazon et une partie de mon entrée de maison. J'aimerais qu'on ait un respect de peut-être me le redonner s'il est excédentaire. Je dois compter. Moi, je paye des taxes. Je dois compter. J'aimerais ravoir mon terrain qu'on est venu me chercher, pour pas dire un terme qui ne serait pas gentil, il y a 30 ans, entre autres. Ça, j'aimerais que ça soit inscrit.

2920           La deuxième chose...

**LA PRÉSIDENTE :**

2925           D'accord. Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

C'est à cet endroit-là, madame?

2930 **Mme MARIELLE CARTIER :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2935

Monsieur Caron.

**M. BERNARD CARON :**

2940

Jean, est-ce que tu connais suffisamment la situation pour donner une réponse?

Moi, je pense que c'est un cas qui doit être discuté de personne à personne. Mais il y a quand même, je dirais, le gros bon sens qui entre en ligne de compte. Si au niveau de l'entrée de madame, on a un excédent, en tout cas, on ne l'offrira probablement pas ou la municipalité n'aura aucun intérêt à acquérir un terrain en avant d'une propriété privée.

2945

**Mme MARIELLE CARTIER :**

2950

Bien, c'est ça, c'est en...

**M. BERNARD CARON :**

2955

C'est une question de gros bon sens, je pense. Je pense il faudra arriver à cette situation-là.

Mais Jean, tu as sûrement vécu ce genre de cas?

**M. JEAN DION :**

2960

Oui. Disons, le seul commentaire que je pourrais ajouter, c'est que hier, j'ai bien mentionné le mot «manifeste un intérêt». Donc, ce n'est pas le ministère qui va aller offrir l'immeuble excédentaire à une municipalité ou à un autre ministère, mais cette liste-là, elle est disponible. C'est public. Les immeubles excédentaires du ministère sont publics. Alors, c'est le ministère qui doit, dans un premier temps, manifester son intérêt.

2965

Alors, si la municipalité va manifester un intérêt pour un 10, 15, 30 mètres carrés en avant d'une résidence, elle aussi là-dedans, je ne vois pas... à moins qu'elle ait un projet



2970 particulier. Et là, alors ça lui est peut-être légitime. Mais si ce n'est que pour aller posséder du terrain en avant d'une propriété privée, je ne vois pas même l'intérêt de la municipalité à faire cet exercice-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2975 Elle doit rendre compte au conseil municipal.

**M. JEAN DION :**

2980 Exact.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

2985 Ma dernière question, madame la présidente, lorsqu'on parle du parc routier, c'est comme ça qu'on l'appelle, qui est un petit peu plus vers les États-Unis de ma résidence, comment se fait-il qu'on ose aller penser à un parc routier là, lorsqu'on sait qu'il y a une partie qui est en zone marécageuse, un.

Deux, il y a un ruisseau assez volumique ou je ne sais pas comment on dit ça...

2990 **LA PRÉSIDENTE :**

Volumineux.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

2995 Oui, qui évacue les eaux de trois carrières, entre autres. Et aussi, comment eux ils peuvent avoir le droit de bâtir là, quand on dit qu'on a, si je ne me trompe pas, c'est 1 000 pieds ou 1 000 mètres, je ne me souviens pas exactement, qu'on n'a pas le droit de faire de résidences dans un lieu... cette portion de terrain là est zonée zone d'extraction.

3000 J'aimerais qu'on me réponde là-dessus et qu'on en prenne note.

**LA PRÉSIDENTE :**

3005 D'accord. On va aller du côté du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs. Le fait que ce soit des zones humides, on nous l'a dit hier aussi, est-ce que ça amène une contrainte environnementale qu'on doit considérer dans la localisation d'un équipement comme ça?

3010 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Pour l'instant, au ministère, il n'y a pas encore une politique sur les milieux humides qui est officielle. Il y a une politique sur les milieux humides qui s'en vient. Par contre, je ne pourrais pas vous élaborer, pour ma part.

3015

Quant à construire en terrain humide, ça, je crois que c'est une question de génie en construction. Mais les informations qu'on a eues dans l'étude d'impact concernant ces milieux humides là, c'est que ce sont des milieux humides considérés à faible valeur, mais je ne pourrai malheureusement pas aller plus loin sur ce sujet-là par rapport à la destruction.

3020

Ce que je peux dire, c'est que lors des inventaires, il n'y a pas eu d'espèce à statut précaire qui a été découverte dans les milieux humides. Cependant, on sait qu'il y en a dans un boisé un petit peu plus à l'ouest des milieux humides, qui est une grande cédrière âgée où on retrouve de l'ail des bois, entre autres.

3025

Pour ce qui est des milieux humides situés dans ce secteur-là, on a également fait la demande, en fait c'est le ministère des Ressources naturelles et de la Faune qui ont fait la demande, de refaire des inventaires concernant la présence potentielle de rainette faux-grillon, qui est une espèce de petite grenouille qui est une espèce désignée vulnérable. Le ministère des Transports a fait des inventaires, mais n'a pas réalisé les inventaires dans la bonne période de champ. Donc, comme c'est une toute petite grenouille, il est presque impossible de savoir si elle présente si on ne fait pas les inventaires au bon moment.

3030

Donc, la conclusion, c'est est-ce qu'il y a une valeur écologique élevée dans ce milieu-là? À l'heure actuelle, on ne peut pas le dire par rapport à l'utilisation par les espèces à statut précaire. Mais pour le reste, je pense que Céline veut continuer.

3035

**Mme CÉLINE DUPONT :**

3040

Juste pour apporter un complément d'information, rassurer madame que ça va être pris en compte dans notre étude.

3045

Évidemment, comme c'est des milieux humides, même si ce n'est pas protégé actuellement par une loi, règlement politique, c'est un milieu que le ministère a à coeur, surtout que ce poste de contrôle routier, comme Valérie a commencé à dire, se situe dans des boisés de valeur écologique élevée.

3050

Donc, il y a une cédrière, entre autres, qui est particulière par sa rareté, par son âge, sa structure aussi qui est peu perturbée et qu'il y a présence de quatre espèces à statut précaire, dont l'ail des bois. Et, bon, ce poste de contrôle routier là va aussi affecter une frênaie d'Amérique qui est située de part et d'autre de la cédrière et qui a une valeur écologique moyenne.

3055           Donc, ce secteur-là, pour nous, on y accorde une très grande importance et on reconnaît donc la valeur écologique. En tout cas, ça va être dans une autre étape, on va peut-être demander de l'optimisation ou de la justification, des choses comme ça, par rapport à ce poste routier là.

**LA PRÉSIDENTE :**

3060           Monsieur Caron, pouvez-vous nous répéter la surface du poste de contrôle par rapport à la surface poste de contrôle plus l'aire de repos.

**M. BERNARD CARON :**

3065           Halte routière et l'aire de contrôle, c'était 1 million de pieds carrés.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

3070           Qui représente quoi par *so much by so much*, longueur, largeur?

**LA PRÉSIDENTE :**

Et aussi par rapport à uniquement le poste de contrôle, s'il vous plaît.

3075           **M. BERNARD CARON :**

Jean Hardy est en train de chercher l'information. Si madame a d'autres questions, on reviendra avec cette information-là.

3080           **Mme MARIELLE CARTIER :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3085           Et d'ailleurs, je vous inviterais à en parler aussi avec votre municipalité, votre municipalité va sûrement faire un mémoire en deuxième partie, pour connaître l'opinion de la municipalité de Saint-Armand sur la présence de la proposition de cette halte routière, d'ailleurs, parce que ça vous concerne beaucoup.

3090           **Mme MARIELLE CARTIER :**

Je vais vous avouer, madame la présidente, je suis conseillère depuis huit ans à Saint-Armand et ça fait six semaines que je suis au courant de ce projet-là. Avant, on n'en a jamais

3095 entendu parler. Il était beaucoup plus proche des douanes. Et là, à un moment donné, un cadeau de surprise nous est arrivé. C'est lorsqu'on a reçu les mappes et toutes les choses qu'on a vu cette tache-là sur les documents. On n'avait pas été au courant avant.

**LA PRÉSIDENTE :**

3100

D'accord. Alors, ça va être important qu'on connaisse votre opinion là-dessus.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

3105

Oui. Puis la dernière chose que j'aimerais qu'on prenne note, madame la présidente, si possible, cette halte routière se trouve entre deux carrières, ou même je dirais qu'elle est prise sur le côté gauche, sur le côté droit et en avant avec des carrières, puis je ne vois pas comment qu'ils peuvent penser faire un parc de halte routière là.

3110

Merci de m'avoir entendue.

**LA PRÉSIDENTE :**

3115

Merci. Il y a une réponse peut-être?

**Mme MARIELLE CARTIER :**

J'aimerais ça.

3120

**M. BERNARD CARON :**

Il n'y a pas de réponse. Est-ce qu'on parle de carrière ou de sablière? C'est du roc?

**Mme MARIELLE CARTIER :**

3125

Carrière, monsieur.

**M. BERNARD CARON :**

3130

C'est des carrières, d'accord.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

3135

On dynamite régulièrement, au moins trois fois par semaine.

**M. BERNARD CARON :**

J'en prends bonne note.

**LA PRÉSIDENTE :**

3140

D'accord. Et pour les surfaces relatives entre un poste de contrôle et poste de contrôle plus halte routière.

**M. BERNARD CARON :**

3145

Jean Hardy.

**M. JEAN HARDY :**

3150

Oui. Ce qu'on montrait sur les plans, en fait, et qui font partie de l'étude d'impact, nous vient un peu d'un dessin qui avait été fait d'unifier le poste de contrôle pour les camions, de pesée de camions avec un parc routier. Mais c'était très, je dirais, approximatif. Cette dimension-là va être révisée puisque, comme l'expliquait monsieur Caron, les besoins doivent être confirmés, ce qui n'est pas le cas présentement.

3155

D'autre part, la localisation comme telle précise reste à faire. Tout ce qui était connu, c'est que les gens de la SAAQ voulaient que ce poste soit implanté aux environs du 1.4 kilomètre en venant de la frontière puisque les camions doivent circuler à une vitesse régulière. Ils pensaient peut-être avoir un système de pesée dans la voie de droite, un système de pesée dynamique. Et pour ce, la vitesse des camions doit être régulière, ce qui nous situait le poste de contrôle aux environs de la zone hachurée.

3160

Mais pour ce qui est du reste, du détail, de la dimension et tout ça, ça reste à faire à ce stade-ci.

3165

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais vous pouvez quand même nous donner un aperçu de ce que ça serait en gros pour que les gens puissent se faire une idée.

3170

**M. BERNARD CARON :**

Jean, donc, les terrains que l'on prévoyait se situent à cet endroit-là et on a environ un million de pieds carrés?

3175

**M. JEAN HARDY :**

Environ. Je pourrais le mesurer d'ici quelques secondes.

3180

**M. BERNARD CARON :**

Et est-ce que c'est prévu à peu près 50-50 poste de contrôle-halte routière?

**M. JEAN HARDY :**

3185 Oui, c'est ça, c'était prévu la partie à l'ouest du site poste de contrôle et la partie à l'est du site parc routier.

**M. BERNARD CARON :**

3190 Et c'est à peu près 50-50...

**M. JEAN HARDY :**

3195 Oui.

**M. BERNARD CARON :**

3200 ... l'information qu'on a. Donc, le plus au sud, c'est la partie où il était prévu l'aire de contrôle et, plus au nord, c'est la partie où est prévue la halte routière.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3205 Sur le plan visuel, ça représente combien de terrains de football?

**M. BERNARD CARON :**

Combien de?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3210 De terrains de football.

**LA PRÉSIDENTE :**

3215 Ou de patinoires.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

3220 Nous autres, on va comprendre.

**M. BERNARD CARON :**

3225 On va faire un calcul et on vous donnera l'information. Des équivalents football... non, mais c'est un bon exemple.

**Mme MARIELLE CARTIER :**

Félicitations.

3230 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous allez sûrement inviter les gens à venir en deuxième partie ici, à l'audience publique.

3235 On va inviter maintenant monsieur Joseph Sépul, s'il vous plaît. Monsieur Jean Asnong.

**M. JEAN ASNONG :**

3240 Oui, madame la présidente. Je voudrais juste passer un commentaire.

Si vous regardez en haut, le boisé qui est en haut, c'est du roc. C'est surélevé d'une cinquantaine de pieds, la partie d'en haut par rapport aux terres agricoles. Et vous voyez tous les spots blancs en haut, c'est toutes des acquisitions qui ont été faites par des carrières, depuis 30 ans que ça a commencé, et c'est pour la construction de la route 35. Ce que je vous disais hier, que toutes les pierres pour faire la 35 vont provenir de là, qui vont passer par Pike River.

3245

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Quelles routes doivent être empruntées pour la réalisation de l'autoroute 35?

3250

**M. BERNARD CARON :**

Peut-être un commentaire au niveau des carrières. Il y a effectivement des carrières à cet endroit-là, il y en a aussi à Saint-Jean-sur-Richelieu.

3255

Donc, très probablement qu'il va y avoir, à un moment donné, un endroit où il va avoir une zone où il va être plus avantageux d'aller d'un côté ou aller de l'autre. Donc, peut-être il faut dire que toute l'autoroute 35 va être construite à partir de ces sources de matériaux-là.

3260

Au niveau du chemin par lequel vont passer les camions qui vont circuler, dans nos devis, on privilégie que les camions pour le transport des matériaux pour la construction d'une route pour le ministère, on impose généralement, à moins de vraiment quelque chose de particulier, que ces camions-là circulent sur les routes du ministère.

3265

Donc, si ça provient de Saint-Jean-sur-Richelieu ou dans les environs, il est évident que ça passera par la 35 et par la 133, très probablement. Et si ça vient de ces carrières-là, ce sera à peu près la même chose, donc ça va circuler par la route 133.

3270 Mais on donne généralement à l'entrepreneur le choix de choisir ses matériaux. Donc, il prend ses matériaux où il l'entend. Mais par contre, on s'organise pour qu'il passe dans la partie des routes du ministère le plus possible.

3275 Et je disais, dans le courant de la semaine, les routes du ministère, on ne veut pas y mettre des restrictions de camions justement pour s'assurer que la circulation lourde passe sur les routes du ministère et non sur les routes municipales qui en moyenne, ce n'est pas une norme, mais qui, en moyenne, sont généralement un peu plus faibles que les routes du ministère.

Donc, notre volonté, c'est que ça passe sur les routes du ministère.

3280 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce qu'il y a une possibilité que ça passe sur le chemin Saint-Armand?

**M. JEAN ASNONG :**

3285 Non.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3290 Non?

**M. BERNARD CARON :**

En tout cas, il n'y a pas d'intérêt à passer par le chemin Saint-Armand.

3295 **M. JEAN ASNONG :**

3300 Pour revenir aussi un peu en arrière, de ce que j'avais parlé hier et ce qu'on a eu en complément d'information ce soir, c'était les embruns salins qu'on met sur les routes et qui nuisent au sol, parce qu'on a parlé tantôt sur la végétation mais c'est surtout la compaction du sol.

3305 Et puis aujourd'hui, pour avoir travaillé dans mon «plant» de séchage et monter sur les silos, avec la pluie qu'on a eue hier, j'ai très bien pu observer, puis ça m'a frappé même, c'est que moi demeurant, aller à Pike River sur la route 133, moi, je demeure, mon entreprise est du côté nord de la route 133.

Ça fait que le vent dominant qui vient du sud emporte ce sel-là dans mes champs, et ce que ça a eu pour effet, c'est que, aujourd'hui, le premier 200 pieds à 300 pieds, il y avait de



3310 l'eau partout. C'est un champ de soya qui a été récolté, qui n'est pas labouré et qui est laissé tel quel parce que je fais du semis direct. On voyait très bien qu'à partir de 200, 300 pieds, ça diminuait et, plus loin, il y avait plus d'eau. Et c'est ça que je parlais hier, cet inconvénient-là.

3315 On a parlé tantôt qu'il n'y a pas d'étude de faite là-dessus, qu'il n'y a pas personne qui a fait de plainte. Moi, j'en fais une plainte. Que le ministère de l'Agriculture ou quelqu'un du ministère des Transports qui veut faire une étude, vienne chez nous demain matin, il va voir encore les dommages que ça fait sur ma ferme.

3320 L'autre côté de mon «plant» de séchage, j'ai encore du maïs qui est debout. On peut encore évaluer demain matin, avant que je le récolte, la baisse de rendement. Ça fait des années que je l'observe la baisse de rendement dans les 2-300 premiers pieds de mon champ. Après ça, le rendement augmente. J'ai un capteur de rendement sur ma batteuse, je sais exactement ce que je récolte au début des 2-300 pieds.

3325 J'ai jamais fait de plainte. Ça donnait quoi? Je peux-tu revenir sur le... quand j'ai acheté la ferme, la route 133 était là. Aujourd'hui, on veut me mettre, dans le rang Sainte-Marie sur mon autre ferme, on veut me mettre une autoroute qui va avoir le même impact sur mon sol. Qu'est-ce qui arrive avec ça?

**LA PRÉSIDENTE :**

3330 Monsieur Pesant.

**M. YVON PESANT :**

3335 Écoutez, on a dit, pour les recherches qu'on a faites encore à ce jour, bien, c'est tout ce qu'on a dit, on n'a pas eu... bien, à la limite, monsieur Asnong enregistre une plainte officiellement. À ma connaissance, en tout cas pour ce qui me concerne, ce serait la première plainte enregistrée.

3340 Bernard a exploré au niveau d'Internet voire la revue de littérature qu'il peut avoir sur le sujet. Ce qu'il disait, c'est qu'il avait trouvé de l'information par rapport aux arbres présents en bordure des emprises ou des trucs comme ça. Ça recoupait beaucoup ce que le ministère des Transports avait relevé aussi.

3345 Puis ce qu'on va répéter, c'est sûr que dans les jours et semaines à venir, on va faire une recherche beaucoup plus approfondie pour voir si effectivement on a une information scientifique, à caractère scientifique à ce sujet-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

3350 D'accord.

**M. YVON PESANT :**

Puis à ce moment-là, on amènera les résultats de notre recherche à la commission.

3355 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Pesant, est-ce que ce serait possible d'aller visiter la terre et puis de voir? Peut-être que c'est autre chose aussi, peut-être que c'est une question de drainage ou je ne sais pas, moi. En tout cas, il faudrait peut-être aller voir ce qu'il en est.

3360

**M. YVON PESANT :**

Oui, bien justement, quand monsieur Asnong est arrivé cet après-midi ou en début de soirée, il nous a mentionné ça et on s'est dit: «Oui, effectivement, ça mérite d'être allé visionné sur le terrain.» Mais comme je vous dis, c'est la première fois qu'on a vraiment une plainte à cette enseigne-là. On va en tenir compte.

3365

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, une fois votre visite faite, ce serait utile de peut-être nous faire un petit rapport d'ici trois semaines.

3370

**M. YVON PESANT :**

Oui, sauf qu'il y a une chose qui est sûre.

3375

**LA PRÉSIDENTE :**

D'ici trois semaines, un mois, ça peut se faire?

3380

**M. YVON PESANT :**

Si vous me permettez, madame la présidente, moi, je ne suis pas agronome de formation, d'une part. Il y a des considérations d'ordre peut-être un peu plus technique au niveau des sols eux-mêmes et tout ça. Alors, c'est sûr que ça demande des études qui pourraient être beaucoup plus approfondies, beaucoup plus longues que de dire qu'on... puis d'autant plus qu'on est en période automnale et qu'il va se mettre à neiger dans les jours ou les semaines qui viennent.

3385

3390

Alors, j'ai l'impression que pour vraiment établir une preuve scientifique de ces choses-là, ça demande l'installation, si on parle de compaction, de piézomètres et ainsi de suite à différents endroits dans les champs. Puis ce qui peut se passer chez monsieur Asnong, est-ce que ça se passe ailleurs? C'est toutes ces choses-là de dire, bien, c'est peut-être un peu plus

3395 complexe que de dire que dans...

3400 Ce qu'on peut faire à relativement brève échéance, c'est d'aller au niveau des revues de littérature. Si c'est pour établir une preuve scientifique de la chose, parce qu'on n'a pas de données scientifiques sur ces choses-là, bien, là, il faut établir des protocoles avec des personnes qui ont des compétences dans ces domaines-là, des experts en sol et ainsi de suite. Ça ne relève pas de mon domaine de compétence, mais on peut regarder ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

3405 D'accord. Mais, au moins, commencer à vous parler et examiner le dossier pour trouver la cause.

**M. YVON PESANT :**

3410 Oui. Bien, c'est ce qu'on avait fait en début de soirée, justement.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bon.

3415 **M. YVON PESANT :**

C'est beau?

**LA PRÉSIDENTE :**

3420 Merci.

**M. BERNARD CARON :**

3425 Un simple commentaire, madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

3430 **M. BERNARD CARON :**

3435 Si on se rapporte à l'autoroute 35, entre la chaussée et la limite d'emprise, on aura entre 25 et 27 mètres. Donc, sur une autoroute, on est beaucoup plus éloignés des champs, alors que sur la route 133, il y a peut-être 7, 8 mètres entre la chaussée et la clôture. Donc, une

autoroute, c'est quand même beaucoup plus loin d'un champ. C'est un commentaire, en passant.

**M. JEAN ASNONG :**

3440 Par contre, aussi, si je peux rajouter, c'est qu'une autoroute est plus élevée et se fait balayer plus facilement l'hiver qu'un chemin ordinaire. En tout cas, c'est tous des points qui sont discutables et puis qu'il faudrait examiner plus.

3445 J'avais une question, puis tantôt on m'a répondu un peu. Je ne sais pas si on pourrait plus élaborer là-dessus. C'est que dans l'emprise que le ministère des Transports a acquise, il y a 30 ans, il y avait des cours d'eau qui étaient inclus là-dedans, des cours d'eau qui faisaient au tré carré des terres, pas dans le sens des terres mais dans l'autre sens, et puis on a parlé tantôt qu'ils proposaient de les déplacer et qu'ils seraient dans l'emprise de l'autoroute. Est-ce que c'est exact?

3450

**M. BERNARD CARON :**

3455 Oui, c'est ce que l'on propose pour l'instant. En tout cas, c'est ce qu'on a sur la table. Et ce que je disais cet après-midi, c'est qu'avoir un fossé d'autoroute et un fossé de drainage agricole, je pense que c'est un non-sens. Donc, on peut joindre ces deux fossés-là. Et avec le 90 mètres, on a fait les calculs, on peut conserver les pentes de talus qui sont sécuritaires et avoir par la même occasion une profondeur de fossé qui est suffisante pour capter les drains agricoles. Donc, votre affirmation, monsieur, est exacte.

3460 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Ça va?

**M. JEAN ASNONG :**

3465

Un dernier point. C'est l'entretien des bords de l'autoroute. Actuellement, les routes numérotées qui sont entretenues, comme la 133 par exemple, ils ne sont plus fauchés les bords de chose. C'est moi chez nous qui les fauche à ce moment-là. Avec l'autoroute 35, ça va être clôturé. Moi, je ne pourrai pas aller faucher l'autre côté.

3470

3475 Il faut que ça soit fauché parce qu'il y a des mauvaises herbes qui poussent et les graines de mauvaises herbes se retrouvent à un moment donné sur nos terres agricoles. Puis en tout cas, ce qui arrive aujourd'hui aussi, c'est qu'il y a des producteurs, moi, en tout cas, je regarde ça un peu, côté biologique. Il n'y a plus d'arrosage possible, c'est tout du sarclage ou du arrachage de mauvaises herbes à la main.

Là, qu'est-ce qui va arriver pour l'entretien des mauvaises herbes sur le bord de l'autoroute?

3480 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron.

3485 **M. BERNARD CARON :**

La politique du ministère en ce qui a trait au fauchage, le ministère fauche une largeur de 2 mètres le long de l'accotement. On ne fauche plus toute l'emprise comme on le faisait par le passé. On s'organise pour semer, surtout avec une nouvelle autoroute, pour semer une catégorie de graine qui fait en sorte qu'elle puisse étouffer les mauvaises herbes. Mais  
3490 effectivement, je m'avance peut-être, mais on ne fauche plus en pleine largeur l'autoroute.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous étudierez ça et vous nous en reparlerez en deuxième partie.

3495

**M. JEAN ASNONG :**

C'est parce qu'on parle de choses envahissantes pour qu'ils contrôlent. C'est la fragmite qu'on voit beaucoup sur les bords des autoroutes. C'est la grande herbe avec... c'est très beau à  
3500 voir, mais ça a des racines de 30 pieds et qui vont bloquer le drainage souterrain. C'est un très gros problème qu'on vit en agriculture, la fragmite qui pousse, et puis je ne pense pas qu'il faudrait semer ça le long de la 35 parce qu'on va avoir des problèmes.

**LA PRÉSIDENTE :**

3505

Est-ce que c'est pris en considération?

**M. BERNARD CARON :**

La fragmite est maintenant présente partout sur les autoroutes et c'est une plante qui, pour l'instant, on n'a pas de moyen de contrôle. Elle nous envahit tout simplement.

3510

**M. JEAN ASNONG :**

Il existe un moyen puis à Pike River, elle est très bien contrôlée. On a un inspecteur qui fait sa job et puis elle est contrôlée.

3515

**LA PRÉSIDENTE :**

Et c'est quoi le moyen?

3520

**M. JEAN ASNONG :**

Du roundup.

3525 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est pas mal biologique!

3530 **M. JEAN ASNONG :**

Mais au moins notre drainage n'est pas bloqué. On met des centaines de mille dollars dans le sol pour égoutter nos sols, puis on ne laissera pas la fragmite bloquer nos drains. C'est souterrain, puis ça rentre dans le drain comme des cheveux sur la tête, puis ça bloque. Ça fait qu'on n'investit pas dans un drainage pour que ça bloque. Ça fait qu'on le contrôle de la façon qu'on peut. La façon qu'on a trouvée, les agriculteurs, c'est du roundup. Ça fait que les autres ministères devront faire la même chose, je pense. Merci.

3535 **LA PRÉSIDENTE :**

3540 Merci. Est-ce que madame Perle St-Jean est encore avec nous?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3545 Bonsoir. Merci beaucoup de me recevoir. Ça fait que j'ai quelque dix questions, je vais faire vite.

Je voudrais savoir comment vous allez procéder pour faire les travaux au niveau de la 133 vers les douanes, seulement la partie vers les douanes. Comment vous allez procéder pour faire les travaux? C'est quoi la méthode de faire? Par où vous allez commencer?

3550 Bon, O.K., on va passer à la question 2, d'abord?

**LA PRÉSIDENTE :**

3555 Non, non.

**M. BERNARD CARON :**

3560 La façon dont on fonctionne dans un cas comme ça, c'est qu'on y va par demi-chaussée. Étant donnée qu'on a une route existante, on va tasser la circulation tout d'un côté, on construit la nouvelle route d'un côté et on les ramène. Il est sûr que ça perturbe la circulation, mais on a des moyens de gestion de circulation qui nous permettent quand même de minimiser les impacts sur la circulation.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3565

Merci. Je voudrais savoir de quel côté vous allez commencer en premier. Côté est ou côté ouest?

**M. BERNARD CARON :**

3570

Ce sera une décision qui sera prise lors de la rédaction des plans et devis. On est à une étape qui est beaucoup trop tôt pour se pencher sur ce genre de situation.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3575

Est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre qui avait prévu autrement peut-être, dans votre ministère?

**M. BERNARD CARON :**

3580

Je ne comprends pas la question.

**LA PRÉSIDENTE :**

3585

Ce n'est pas décidé.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3590

O.K. Combien de temps vous estimez pour faire ces travaux-là à ce même endroit-là?

**M. BERNARD CARON :**

Sur les prévisions, on prévoyait le segment 4 en 2009 et 2010.

3595

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Donc, étalé sur un an.

**M. BERNARD CARON :**

3600

Sur deux ans.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3605

Sur deux ans. 2009 à 2010, ça fait deux ans?

**LA PRÉSIDENTE :**

Et 2010. 2009 et 2010.

3610

**Mme PERLE ST-JEAN :**

D'accord, merci beaucoup. Avez-vous un estimé des coûts pour l'achat des propriétés qui vont être touchées? Combien il y a de propriétés et combien ça va coûter, un estimé?

3615

**M. BERNARD CARON :**

Ça, comme je vous le disais, les expropriations, c'est traité cas par cas. Donc, on a mis une réserve approximative. Dans les estimations, on avait un montant mis pour gestion de circulation, expropriation, les frais connexes, services publics. On a mis 62 M\$ pour les services publics, les acquisitions, les services professionnels, maintenir la circulation.

3620

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Excusez. Moi, je parle pour cette partie-là seulement.

3625

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ça. Dans le document PR4, ce segment-là, vous l'estimez à 35 M\$. Alors, du 35 M\$, quelle est la partie concernant les frais d'expropriation, achat? Parce que là, c'est l'ensemble des quatre segments. Pour le dernier segment, avez-vous évalué pour le segment numéro 4?

3630

**M. BERNARD CARON :**

Pour l'instant, on est à un niveau global.

3635

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3640

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Combien de gens doivent être expropriés? Combien de commerces et de maisons doivent être expropriés dans cette portion-là?

3645

**M. BERNARD CARON :**

Est-ce que, Jean Dion, tu as l'information? On disait qu'il y avait une vingtaine de



3650 maisons et de commerces qui étaient expropriés, de bâtiments.

**M. JEAN DION :**

3655 C'est sûr que dans l'étude d'impact, on a parlé globalement de l'ensemble des acquisitions, des bâtiments ou des propriétés à être expropriés. Il y en a une certaine quantité le long de la rivière aux Brochets. Et dans l'autre secteur, on est actuellement sur la route 133, tout près du poste douanier, qui va devenir l'autoroute 35.

3660 Je vous dirais, encore ici, qu'on est à un stade préliminaire qui ne nous permet pas d'affirmer avec certitude pour l'instant si on devra procéder à des acquisitions totales ou à des acquisitions partielles de façon à relocaliser, par exemple sur les résidus de propriétés, les immeubles construits.

3665 Alors, au stade où on en est présentement, c'est un petit peu hasardeux de s'aventurer à dire exactement le nombre de propriétés qui devront faire l'objet d'un achat total.

**LA PRÉSIDENTE :**

3670 Vous, madame, vous parlez entre le dernier échangeur, l'échangeur le plus au sud, et la douane? C'est ce segment-là qui vous intéresse?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3675 Oui. Il y a une partie de la 133 qui va rester nommée 35. Moi, je parle de la partie qu'ils vont avoir à travailler pour faire des... montrez donc la route. Ils font des routes de ceinture de chaque côté est et ouest à partir des douanes.

**M. BERNARD CARON :**

3680 Ce qu'il faut comprendre, l'information, on ne l'a pas parce que... Ce qu'il faut comprendre, c'est que lorsque l'on aura le décret sur l'environnement, c'est à ce moment-là qu'on détermine quelles sont les emprises que le ministère a besoin et c'est avec les emprises que l'on peut déterminer quelles sont les propriétés qui sont touchées. Au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement, on a fait une évaluation globale, mais on n'est pas capable de fixer le nombre de propriétés de façon nette.

3685

**LA PRÉSIDENTE :**

3690 D'accord. Mais sans savoir les propriétés qui devraient être expropriées sur une certaine bande, au moins les résidences qui devraient être déplacées, ça, je pense que...

**M. BERNARD CARON :**

3695 On parlait de bâtiments, une vingtaine de bâtiments qui seront touchés dans le secteur de Saint-Armand avec les estimations qu'on a actuellement.

**LA PRÉSIDENTE :**

3700 Alors, madame s'intéresse particulièrement à la zone comprise entre le dernier...

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3705 Entre Stanley Drive et la Falaise, à partir des douanes à aller jusqu'à la rue South. Vous pouvez agrandir la portion du bas de la carte, s'il vous plaît?

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça s'agrandit, ça?

3710 **M. BERNARD CARON :**

Non, malheureusement.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3715 Vous en avez une qui est plus...

**M. BERNARD CARON :**

3720 Ce n'est pas comme à des émissions de t.v. là.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3725 Ah! j'écoute pas les petits bonshommes.

**M. BERNARD CARON :**

3730 Madame, regardez, ce qu'on va faire, donnez-nous de tel endroit à tel endroit et on va regarder de façon plus précise ce qu'on a dans notre étude.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

3735 **M. BERNARD CARON :**

Donc, voulez-vous répéter entre telle place et telle place?

3740 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Le poste des frontières à aller jusqu'à la rue South.

3745 **M. BERNARD CARON :**

Jusqu'à la rue South, d'accord.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Oui.

3750

**M. BERNARD CARON :**

C'est pris en note.

3755 **Mme PERLE ST-JEAN :**

3760 Moi, je peux dire ce qu'on m'avait dit comme information déjà. Monsieur Dion m'avait dit qu'il y avait 19 propriétés, une douzaine de propriétés à acquérir du côté ouest, et qu'ils étaient pour travailler du côté est aussi, mais commencer du côté ouest, donc la partie du bas de la carte, là où est-ce qu'il y a plus de gens à exproprier. Puis ensuite, terminer au motel frontière.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3765

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Ça fait que c'était un plan que monsieur n'a pas dit tantôt. Mais enfin, ça peut changer, j'imagine.

3770

**LA PRÉSIDENTE :**

3775 D'accord. Mais vous allez examiner ça de façon plus précise pour nous dire finalement... parce que c'est important que les gens qui ont des résidences ou des commerces sachent finalement qu'est-ce qui va leur arriver.

**M. BERNARD CARON :**

3780

En termes d'acquisitions, dans la zone que madame nous a donnée, on vous fournira de l'information.

**LA PRÉSIDENTE :**

3785

Merci.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3790

Merci. Maintenant, avez-vous évalué les coûts des travaux à faire supplémentaires qui vont être pour repositionner les bâtisses, les poteaux de téléphone? Parce que s'ils refont une bretelle de ceinture, ils vont devoir pousser les poteaux de téléphone tout le long, refaire les fossés, dynamiter le roc. Chez moi, il y a du roc.

C'est ça, ma question est finie. Avez-vous calculé approximativement ces travaux-là?

3795

**M. BERNARD CARON :**

3800

Habituellement, on a des estimations globales. Le niveau de précision que madame demande, c'est au niveau de la préparation des plans et devis. On calcule combien le roc, combien de poteaux électriques. On négocie avec Hydro-Québec. Donc, on n'est pas rendu à cette étape-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

3805

Avez-vous beaucoup d'autres questions, madame St-Jean?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3810

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est correct. Non, on va les recevoir. C'est juste pour donner justice aux autres personnes.

3815

**Mme PERLE ST-JEAN :**

D'accord, je vais accélérer?

**LA PRÉSIDENTE :**

3820

Parce que je passerais d'autres personnes, puis je vous recevrais plus tard. Est-ce que ça va?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3825

Je vais respecter ça. Je vous remercie beaucoup. Mais elles sont importantes aussi mes questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

3830

Oui, c'est ça, mais c'est parce que j'accorde une question par personne. Puis là, vous êtes pas mal rendue à 1.9.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3835

Moi, au début, j'ai fait une requête. J'aurais dû pouvoir m'exprimer avant. J'ai laissé la chance à d'autres aussi. Je veux avoir la chance de m'exprimer aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

3840

Oui, je vais vous recevoir tout à l'heure.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

3845

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3850

Merci. Vous n'avez pas à vous réinscrire, je vous réinscris.

Monsieur Jean Trudeau, s'il vous plaît.

**M. JEAN TRUDEAU :**

3855

Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, madame la commissaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

3860

Bonsoir.

**M. JEAN TRUDEAU :**

Secteur Saint-Armand. Je voudrais avoir plus d'information concernant les deux échangeurs de Saint-Armand. Quelle est la distance entre les deux échangeurs?

3865

**M. BERNARD CARON :**

Je vais demander à Jean Hardy de vous donner l'information.

3870

**M. JEAN HARDY :**

Présentement, entre l'échangeur de Saint-Armand Nord et l'échangeur de Saint-Armand Sud, on parle de 3 kilomètres.

3875

**M. JEAN TRUDEAU :**

Est-ce que c'est une distance qui est particulière à ce cas-là ou si on rencontre souvent des échangeurs aussi rapprochés sur les autoroutes?

3880

**M. JEAN HARDY :**

Disons que le minimum souhaitable est 2 kilomètres. On retrouve des échangeurs à 2 kilomètres et plus, en moyenne. Oui, ça revient.

3885

**M. JEAN TRUDEAU :**

Même en milieu rural?

3890

**M. JEAN HARDY :**

Disons que je pourrais peut-être expliquer un petit peu la démarche qui nous a amenés, rapidement, à choisir deux échangeurs dans ce secteur.

3895

L'échangeur Saint-Armand Nord vise à faire le lien entre la route 133 et l'autoroute 35, alors que pour le secteur de Philipsburg, ce que j'expliquais hier, c'est de faire le lien vraiment entre le secteur Philipsburg et la municipalité de Saint-Armand, donc l'étagement au niveau de la rue Montgomery avec desserte complète. Il y avait la problématique également reliée à l'accès au poste frontière pour Douanes Canada. Il y avait l'accès piétonnier et cycliste entre le secteur Philipsburg et le côté est de l'autoroute 35 plus patrimonial.

3900

On a évalué différents scénarios d'échangeurs complets à l'un, à l'autre et, dans tous les cas, il y avait des temps de parcours relativement importants où les gens devaient faire, les

gens de Saint-Armand, par exemple, devaient faire le lien par le rang Saint-Henri ou la route 235 plus à l'est.

3905

**M. JEAN TRUDEAU :**

Je crois avoir lu dans l'étude d'impact qu'un des objectifs visés par le ministère des Transports, c'était d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains. Je voulais savoir dans  
3910 quelle mesure ou quelles ont été les études qui ont été faites à ce niveau-là, qu'est-ce que cet aménagement-là va apporter en termes d'amélioration de qualité de vie des riverains.

Là, je peux peut-être préciser, si on compare pont d'étagement, échangeur au niveau de  
3915 Montgomery.

**M. BERNARD CARON :**

Au niveau de Montgomery, à tout le moins, le transfert ou la circulation de part et d'autre  
3920 de l'autoroute sera faite de façon sécuritaire et c'est un élément qui est important.

**M. JEAN TRUDEAU :**

En termes de qualité de vie? C'est bien ça que vous mentionnez dans vos objectifs.

3925

**M. BERNARD CARON :**

On a parlé... Bernard, est-ce que tu peux ajouter?

**M. BERNARD McCANN :**

3930

Évidemment, dans le cadre des objectifs du projet, on voulait redonner une certaine  
tranquillité aux riverains de la route 133.

Mais dans les critères de conception ici, ce qu'on veut faire, c'est faire en sorte à l'heure  
3935 actuelle d'éliminer le carrefour de Saint-Armand et Philipsburg à la hauteur de la 35, de façon à ce que la circulation de transit ne se retrouve pas en conflit avec ceux qui veulent circuler paisiblement d'un secteur à l'autre de Philipsburg.

On voit souvent, quand on y va l'été, des gens qui traversent à vélo et à pied même les  
3940 deux chaussées qui sont actuellement construites. En maintenant le pont étagé à la hauteur de la rue Montgomery, on va permettre à tous ces mouvements-là de s'effectuer à ce carrefour-là. De la même manière, en limitant les accès à l'autoroute, on élimine les conflits potentiels avec la circulation de transit.

3945           Donc, on s'arrange pour que chaque chose ait sa place et que les gens utilisent le réseau local à des fins locales et le réseau de l'autoroute à des fins de transit soit régional ou soit de transit plus étendu.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3950           J'aurais une question supplémentaire. Est-ce que c'était aussi pour garder la mise en valeur, en fait sauvegarder un peu le paysage historique dans le coin de la rue Quinn?

**M. BERNARD McCANN :**

3955           Effectivement, comme je vous disais hier, la bretelle qu'on voulait faire... la seule façon de réaliser un échangeur à la hauteur de Philipsburg, de la rue Montgomery, c'était de l'insérer avec des bretelles d'accès en losange, comme on dit, très serrées sur l'autoroute.

3960           Parce qu'on était incapables et qu'on aurait dû affecter un bâtiment ayant une certaine valeur patrimoniale presque au carrefour, on n'était pas capables d'insérer la bretelle, on l'a déplacée un petit peu pour que les gens aient accès directement à la rue Quinn, faire d'une pierre deux coups. Parce que les camions qui empruntent la rue Quinn descendent la rue Quinn jusqu'au carrefour, vont reprendre la rue Quinn un petit peu plus loin avec cette nouvelle bretelle-là. C'est comme ça qu'on a voulu l'insérer de façon à préserver aussi le plus possible l'aspect du  
3965           paysage.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3970           Là-dessus, j'aurais une question pour le ministère de la Culture. Est-ce qu'il existe un inventaire des paysages dans le coin fait par le ministère, paysage naturel?

**M. BERNARD HÉBERT :**

3975           Oui. Alors, dans le cadre de l'étude d'impact qui a été produite par Genivar, effectivement, ils ont réalisé une évaluation des paysages de nature anthropique, donc de valeur patrimoniale. Donc, ils jugent effectivement dans leur analyse qu'il y a...

3980           J'ai ici un avis qu'on avait produit, nous autres, à la Direction régionale du ministère de la Culture. Donc, ils évaluent que l'impact sur la qualité des paysages est qualifié de moyen dans le cadre de l'étude de tout le parcours du tracé du corridor de la 35.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3985           Mais plus spécifiquement dans le coin de Philipsburg?



**M. BERNARD HÉBERT :**

3990 Le coin qu'ils identifient comme étant plus sensible, c'est Saint-Athanase, Saint-Alexandre, Saint-Sébastien. Dans ce cas-ci, il n'avait pas été jugé qu'il y avait un problème particulier, en tout cas.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

3995 Est-ce que le ministère de la Culture en a un inventaire des paysages?

**M. BERNARD HÉBERT :**

Je n'ai pas eu accès à l'étude comme telle de l'inventaire.

4000 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous n'avez pas eu accès parce qu'il n'y en a pas ou bien parce que vous n'avez pas eu le temps?

4005 **M. BERNARD HÉBERT :**

Non, probablement qu'on ne m'a pas l'a pas fournie, tout simplement.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4010 Parce qu'il n'y en a pas.

**M. BERNARD HÉBERT :**

4015 Non. Ça a été réalisé, mais je n'ai pas eu accès à l'étude comme telle. Tout ce que j'ai, moi, dans le fond, c'est l'étude d'impact qui rend compte d'une synthèse des différentes études qui ont été réalisées, mais je n'ai pas eu en annexe l'étude comme telle de l'impact sur les paysages.

4020 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Je voudrais être certaine de comprendre.

**M. BERNARD HÉBERT :**

4025 Est-ce que c'est clair? Non?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4030 À cette heure-ci, excusez-moi. Mais ce que je demande, c'est est-ce que le ministère de la Culture possède un inventaire des paysages.

**M. BERNARD HÉBERT :**

4035 Non.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4040 Donc, vous vous référez à celle de Genivar.

**M. BERNARD HÉBERT :**

Exactement.

4045 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Ils doivent posséder un inventaire patrimonial, par exemple?

**M. BERNARD HÉBERT :**

4050 Le ministère ne procède pas à des inventaires patrimoniaux. C'est uniquement dans le cadre de projet d'étude d'impact environnemental. Donc, c'est le promoteur qui réalise ce genre d'étude-là.

4055 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Mais il n'y a pas de bâtiments classés dans le coin?

**M. BERNARD HÉBERT :**

4060 Classés, non, pas à ma connaissance. Il n'y en a pas de classés dans ce secteur-là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4065 Il n'existe pas de fiche descriptive, technique?

**M. BERNARD HÉBERT :**

4070 Quand il y a un bâtiment de classé, oui, absolument, il y a des fiches techniques. Il y a des dossiers complets sur...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Il n'y a pas de patrimoine religieux?

4075 **M. BERNARD HÉBERT :**

Oui. Ça, effectivement, pour ce qui est de Philipsburg, donc il y a effectivement un inventaire qui a été fait de tout le patrimoine religieux dans les dernières années, particulièrement il y a deux ans, un an et demi, deux ans. Il y a eu un inventaire qui comprenait notamment une

4080

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Est-ce qu'il y a des actions de prévues? Non?

4085

**M. BERNARD HÉBERT :**

Ça ne fait donner qu'une cote sur la valeur patrimoniale de ce bâtiment-là, point à la ligne.

4090 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Puis la cote, c'est quoi?

4095

**M. BERNARD HÉBERT :**

Ah! je ne saurais vous le dire. J'ai déposé le document ce soir, mais j'en ai pas pris connaissance comme tel. Ce n'est pas le ministère qui réalise non plus cet inventaire-là, c'est la Fondation du patrimoine religieux du Québec.

4100 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

D'accord. La *Loi sur les biens culturels*, bon, on descend un niveau plus bas, en archéologie. Est-ce qu'il y a des sites qui ont été...

4105 **M. BERNARD HÉBERT :**

Des sites archéologiques?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4110

Oui, des sites archéologiques qui ont été inventoriés dans le coin, à part ceux de Genivar?

**M. BERNARD HÉBERT :**

4115 Oui. Bien, le long de la rivière aux Brochets, il y a, à ma connaissance, si je me souviens bien, une quinzaine de sites archéologiques de connus.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4120 C'est ça.

**M. BERNARD HÉBERT :**

4125 Je peux peut-être vous expliquer brièvement le processus habituel quand il y a une étude qui est faite dans ce cadre-là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4130 S'il vous plaît.

**M. BERNARD HÉBERT :**

4135 Donc, il y a une zone d'étude qui est déterminée, qui est beaucoup plus vaste que la zone du corridor routier, on s'entend. Et là, ce qui a été fait, Genivar a dû donc confier en sous-traitance à une firme en archéologie de faire l'évaluation du potentiel archéologique de toute la zone d'étude. Ce que ça a amené, c'est qu'il y a 18 zones de potentiel archéologique préhistorique qui ont été identifiées et puis 7 pour le potentiel historique.

4140 Maintenant, quand il va avoir un choix définitif du tracé, ils vont examiner à ce moment-là le tracé en question: combien de zones à potentiel archéologique est-ce qu'il traverse? Et c'est là qu'il va y avoir élaboration d'une stratégie pour un inventaire archéologique, pour s'assurer que les zones vont avoir été couvertes.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4145 Tout ça en conformité avec la *Loi sur les biens culturels*.

**M. BERNARD HÉBERT :**

4150 Oui.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4155 Est-ce que ça répond un petit peu à vos préoccupations patrimoniales et paysagères?

**M. JEAN TRUDEAU :**

Oui, pour celles-là, oui. J'aurais un dernier aspect rattaché toujours à cet échangeur-là, c'est l'aspect impact sur la population.

4160

Est-ce qu'il y a des études, qui sont parmi toutes celles qu'on trouve, puis je n'ai pas eu le temps de parcourir au complet malheureusement, qui disent l'impact sur l'augmentation ou la diminution de population lorsqu'une autoroute coupe en deux une municipalité comme celle-là, soit des études générales ou soit des études qui ont été faites particulièrement pour ce secteur-là.

4165

La seule chose que j'ai lue dans l'étude d'impact, c'est que la population de Saint-Armand était considérée comme stagnante et que ça resterait comme tel, ce qui m'a beaucoup étonné. Ça fait que j'aimerais savoir d'où vient cette constatation-là. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites.

4170

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous parliez aussi de coupure. Je pense qu'il y a une mesure qui a été prise justement, qui est le...

4175

Je vais laisser le ministère des Transports parler là-dessus, parce que c'est deux villes fusionnées, Saint-Armand et Philipsburg?

**M. JEAN TRUDEAU :**

4180

Oui, exactement.

**M. BERNARD CARON :**

4185

Oui. Je vais demander à Bernard McCann de donner l'information sur ce sujet.

**M. BERNARD McCANN :**

4190

Oui, effectivement, quand vous regardez une autoroute sur le plan de l'analyse spatiale, une autoroute constitue souvent une barrière. En milieu urbain, il va y avoir des quartiers, tout ça.

4195

Actuellement, la route 35, avec deux chaussées à la hauteur de Saint-Armand et le carrefour de Saint-Armand, constitue déjà une barrière. Et en faisant le pont d'étagement de cette manière, on enlève cet impact-là et ça permet aux gens de Saint-Armand de continuer à profiter des deux côtés de façon paisible, des deux côtés de Philipsburg comme tel, la partie qui est plus en retrait avec l'église avec le village, la partie plus dense de Philipsburg.

4200 Comme vous voyez là-dessus, le chemin Saint-Armand arrive à cette hauteur probablement avec l'annexe de l'église, ici, qui demeure à cet endroit. Nous, on n'a pas placé de bretelle. On n'a pas déplacé le chemin, la rue Quinn comme telle et on met le pont d'étagement ici, de façon à ce que les gens puissent continuer de le traverser à pied ou de le traverser à bicyclette avec des arrêts ici aux sorties d'autoroute, et ça donne beaucoup mieux sur le plan des échanges entre les deux localités que ce qu'on trouve aujourd'hui. Parce que quelqu'un qui traverse la route à pied ou en bicyclette doit surveiller actuellement la circulation en provenance d'une des deux chaussées, soit du nord, soit du sud.

4205 Quant au volume de circulation, les hausses qu'on prévoit à cet endroit-là ne sont pas assez élevées pour dire qu'il va avoir un impact, un changement au niveau du bruit ou un changement au niveau de l'impact sonore. Donc, on voit que l'insertion, c'est une bonne insertion dans le milieu.

4210 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va, monsieur Trudeau?

4215 **M. JEAN TRUDEAU :**

4220 Oui. Tous les chiffres qui sont donnés, à ma perception à moi, ça ne motive pas qu'il y ait un échangeur là. Je veux savoir pourquoi, pour le ministère des Transports, un pont d'étagement n'est pas suffisant et que l'échangeur nord ne suffirait pas au besoin puisqu'il y a peu de circulation.

**M. BERNARD CARON :**

4225 Je pense que Jean Hardy, tantôt, a donné beaucoup au niveau de la justification de cet échangeur-là et l'échange entre Philipsburg et Saint-Armand, la demande de la douane d'avoir un parcours plus court de façon à être sécuritaire.

**M. JEAN TRUDEAU :**

4230 La douane, vous dites?

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui, il a parlé de ça ce matin, je pense.

4235 **M. BERNARD CARON :**

Tout à l'heure, monsieur Hardy a parlé de ça.

4240 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Hier, en tout cas, le petit chemin pour la sécurité pour la douane de chaque côté de l'autoroute.

4245 **M. BERNARD CARON :**

Peut-être un commentaire que Bernard...

4250 **M. BERNARD McCANN :**

Bon, si j'enlève les bretelles ici, le chemin Saint-Armand et la rue Quinn vont devoir aboutir ici et les gens devront emprunter le boulevard jusqu'à la rue Champlain pour reprendre la route 133 ou tomber sur l'autoroute.

4255 Donc, des camions, par exemple, pourront se promener dans le secteur de Philipsburg ici, ça ne serait pas souhaitable pour la plus grande partie de la population de Philipsburg de voir ce type de circulation dans le secteur plus dense ici.

4260 Donc, c'est l'insertion ou c'est les choix qui minimise finalement les impacts dans le secteur de construire cet échangeur-là. Et c'est important aussi de desservir l'autre communauté de Saint-Armand, l'autre noyau de Saint-Armand qui se situe un petit peu plus loin.

**M. JEAN TRUDEAU :**

4265 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

4270 Merci. Il reste encore plusieurs personnes inscrites. On va leur demander s'ils ont des questions pour le ministère de la Culture et des Communications. Ça va?

Alors on va vous souhaiter une belle fin de soirée, monsieur Hébert. Merci beaucoup de votre témoignage.

4275 **M. BERNARD HÉBERT :**

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

4280 C'est la même chose pour le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, est-ce qu'il y a des gens qui ont des questions pour ce ministère? Ça va?

Alors, monsieur Pesant et monsieur Brouillette, on vous remercie sincèrement.

4285 **M. YVON PESANT :**

Bienvenue et bonsoir, bonne nuit.

4290 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Pour Faune Québec, est-ce qu'il y a des gens qui ont des questions? Oui?

**Mme ANNIE TESSIER :**

4295 Je ne savais pas trop si c'était une question pour Faune Québec ou pour le ministère du Développement durable. Je voulais savoir la différence entre une loi, un règlement et une politique. C'était quoi la différence entre les trois.

4300 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah! bien ça...

**Mme ANNIE TESSIER :**

4305 L'impact, la présence, comment ça s'arrime.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, que le moins fatigué réponde.

4310

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Est-ce qu'on a la permission de répondre par écrit?

4315 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, c'est facile d'expliquer ça, si vous avez encore de l'énergie. Le ministère des Transports même peut y répondre. Le ministère des Transports a aussi une politique, des lois et des règlements. Alors, je pense qu'ils ont pris leurs vitamines ce matin. Monsieur Caron.

4320

**M. BERNARD CARON :**

J'ai dormi comme un loir la nuit dernière. Donc, on va travailler longtemps ensemble.



4325 Une loi, c'est le cadre général du mandat d'un ministère et c'est accepté par l'Assemblée nationale. Donc, c'est le cadre global. Généralement, une loi est supportée par des règlements.

4330 Donc, le règlement va de façon beaucoup plus précise pour déterminer quelles sont les actions que le ministère, de qui dépend la loi, quelles sont les actions qu'il doit prendre. Donc, le règlement a aussi force de loi. Il doit être promulgué dans la *Gazette officielle*.

4335 On retrouve des fois des parties de règlement qui n'ont jamais été promulguées dans la *Gazette officielle*. À partir du moment où le règlement est promulgué dans la *Gazette officielle*, il a force de loi. Donc, on a un encadrement. On a plusieurs règlements qui viennent rendre cette loi-là efficace.

4340 À l'intérieur des ministères, nous élaborons des politiques. Donc, ce sont des orientations générales que le ministère prend. Dans le cas des politiques, vous allez me corriger, ça n'a pas force de loi. Ce n'est pas accepté par l'Assemblée nationale ou autre. Mais par contre, ce sont des grandes orientations que le ministère se donne pour atteindre les objectifs de sa vocation ou de son mandat. Donc, au niveau des politiques, ce sont des grandes idées qui sont mises de l'avant par le ministère.

4345 Et je prends l'exemple de la politique sur les plaines inondables. Cette politique-là souvent peut englober d'autres ministères ou l'ensemble des ministères. Dans certains cas, c'est seulement qu'un ministère qui est impliqué. Et de ce que j'ai compris dans le cas de la politique des plaines inondables, les ministères sont invités, probablement sans y être absolument obligés, à respecter cette politique-là. Donc, c'est une façon de voir les choses.

4350 Généralement, un ministère a une expertise dans un domaine particulier. Donc, c'est sa façon d'amener son expertise et sa façon de voir les choses, mais ça n'a pas force de loi. Si on veut qu'une politique devienne force de loi, on en fait un règlement à ce moment-là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4355 Ce sont des directives administratives, normalement?

**M. BERNARD CARON :**

4360 C'est un peu plus haut que des directives administratives, une politique.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Un champ plus élevé.

4365 **Mme ANNIE TESSIER :**

Donc, si je comprends bien, il y a d'autres lois qui peuvent venir à un moment donné, même s'il y a une politique d'adoptée, il y a des lois qui vont peut-être avoir préséance sur cette politique-là, dans le fond.

4370

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Il y a même des lois qui viennent en conflit dans le temps. On en a l'exemple ici.

4375 **M. BERNARD CARON :**

Les ministères étant solidaires généralement les uns par rapport aux autres, on respecte les politiques des autres ministères.

4380 **Mme ANNIE TESSIER :**

Vous respectez les politiques, mais vous devez quand même respecter les lois. C'est parce que je faisais juste référence à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* qui, à l'article 62, parle des conditions pour les projets ou les constructions en zone agricole, puis dans la... moi aussi, je suis fatiguée, j'ai de la misère, je cherche mes mots.

4385

Quand on parle des impacts sur les activités agricoles existantes et aussi sur la constitution d'entités foncières qui sont de superficie suffisante pour pratiquer l'agriculture, je pense que l'exemple de la proposition qui est faite par le ministère des Transports, mais qui nous habille au niveau de la baie, rencontre cette loi-là à ce niveau-là. Ça va être à la CPTAQ de statuer. C'était ça que je voulais surtout faire valoir, d'où ma question sur la différence entre une loi, un règlement et une politique.

4390

Moi, j'avais pas mal fini, mais je voulais juste savoir, une dernière question à la Faune ou peut-être à l'Environnement, comment on fait pour faire reconnaître quelque chose, une espèce à statut précaire? Comment c'est déterminé?

4395

**Mme CÉLINE DUPONT :**

4400

Ces espèces-là...

**M. PIERRE BILODEAU :**

4405

Pour les espèces fauniques, je peux répondre, puis c'est à peu près la même chose pour les espèces végétales aussi.

Donc, il existe une liste qui a été établie d'espèces susceptibles d'être désignées

menacées ou vulnérables. Ça ne leur donne pas directement un statut, mais on sait, par des études scientifiques sur les connaissances qu'on a sur les diverses espèces, lesquelles sont soit

4410 endémiques au Québec, c'est-à-dire qu'on retrouve seulement à un endroit, ou dont les populations ont été réduites beaucoup dans le temps passé ou qui sont à la limite de leur aire de distribution au Québec. Alors, il y a toute une liste de quelques centaines d'espèces, que ce soit des poissons, oiseaux, reptiles, etc.

4415 À certains moments, il y a des analyses qui sont faites, des rapports de statut, c'est-à-dire qu'il y a un ordre de priorité qui est donné à ces différentes espèces-là. Celles qui sont prioritaires, on les reprend et on établit des rapports de statut, donc des revues de littérature et des études plus poussées, qu'il nous arrive à ce moment-là à proposer, un comité mandaté pour

4420 cette question-là, donc à proposer un statut, soit de ne pas donner de statut ni menacé ni vulnérable, ou de donner un statut de menacé ou donner un statut de vulnérable.

Alors, à partir de là, il y a un règlement qui est adopté, qui statue sur la vulnérabilité ou la menace pour une espèce.

4425 **Mme ANNIE TESSIER :**

Donc, il y a comme une gradation. On devient comme à statut précaire, puis après ça on devient soit menacé, puis à un moment donné on devient...

4430 **M. PIERRE BILODEAU :**

Oui, d'abord susceptible. Après, elle devient, disons, vulnérable. Puis menacée, c'est au-dessus des autres.

4435 **Mme ANNIE TESSIER :**

Moi, je n'avais pas vraiment d'autres questions. Je voulais peut-être juste savoir comment on faisait pour faire reconnaître les producteurs comme à statut précaire.

4440 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame.

4445 **Mme ANNIE TESSIER :**

Je n'ai pas besoin de réponse.

**M. PIERRE BILODEAU :**

4450 J'allais dire qu'ils sont susceptibles.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bilodeau, il n'y a pas d'autres questions pour vous, je crois, le ministère de Ressources naturelles et de la Faune. Ça va? Alors, on vous remercie beaucoup.

4455

**M. PIERRE BILODEAU :**

Merci, bonsoir.

4460

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonne route.

Madame Bernadette Guillothe. Bonsoir!

4465

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

Moi, comme vous avez pu voir hier soir, moi, je posais des questions concernant mon restaurant, qui, entre autres, reçoit, 85 % de la clientèle, ce sont des camionneurs, dans lequel ça fait douze ans que je déploie beaucoup d'efforts pour les recevoir et donner des services essentiels. J'ai appris cet après-midi par madame MacFarlane qu'on avait prévu un parc routier pour les camionneurs, qui se trouve sur le même côté que mon restaurant.

4470

Moi, ça fait cinq ans que je travaille fort afin de pouvoir amener, inviter des futurs investisseurs pour offrir plus de services additionnels à ces camionneurs-là dans un seul et même endroit. J'ai des rêves. J'ai des rêves parce que c'est mon gagne-pain.

4475

Maintenant, je me demande où est-ce que le ministère s'est arrêté, surtout en s'installant sur le même côté que moi. Je me demande où est-ce que le respect est dans le but de me laisser gagner ma vie. Parce que Bernadette, elle va faire des galettes après. Il n'y a plus de rêve, il n'y a plus rien que je peux faire là. C'est comme me couper l'herbe en dessous des pieds.

4480

Je me demande sérieusement quelles sont vos intentions face à ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

4485

Et y a-t-il des options que vous pourriez envisager, qui permettraient justement de mettre en valeur plutôt les potentiels qui ont commencé à être développés ici.

Parce que, bon, on sait qu'une autoroute, ça amène aussi des inconvénients. Donc, il faut que ça amène aussi des gains pour les collectivités hôtes. Alors, êtes-vous ouverts à cet aspect-là?

4490

**M. BERNARD CARON :**

4495 Je vais commencer par votre question. On sait qu'une autoroute, c'est un ouvrage qui est structurant, donc qui généralement amène à la communauté.

4500 Lorsque l'autoroute 35 sera considérée comme autoroute, je pense qu'au niveau des annonces, il y a un programme, les annonces bleues là qui annoncent les commerces, entre autres les postes d'essence et les restaurants. Donc, quand l'autoroute sera faite, si madame veut annoncer son commerce, cette publicité-là sur les panneaux bleus est disponible. Donc, ça dit aux personnes qui sont sur l'autoroute: «Bien, voici, il y a un commerce, il y a un restaurant ou il y a un motel ou il y a un poste d'essence.» Ça, c'est de un.

4505 Maintenant, c'est une façon que le ministère a d'aider les commerces qui sont le long des autoroutes. Et je peux vous dire que, en tout cas pour avoir discuté avec les personnes qui l'utilisent, ça vaut la peine.

4510 Le deuxième point concerne la halte routière qui est prévue. Nous, dans le processus de réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, on a communiqué avec l'Agence des parcs routiers et on a leur a dit: «Est-ce que sur le tronçon de l'autoroute 35, il y a un besoin ou vous avez un intérêt à mettre un parc routier?» On nous a dit: «Oui, il y a un intérêt.» Et lorsqu'on a regardé ça, ils ont dit: «O.K., ce serait intéressant d'être avec l'aire de contrôle.» Bon, l'aire de contrôle étant située à moins de 4 kilomètres ou à peu près à 4 kilomètres de la frontière, ça mettait la halte routière environ à cet endroit-là ou à cet endroit-là.

4520 Maintenant, comme je l'ai dit à deux occasions aujourd'hui, on a regardé ça ce matin. On avait la question hier. On a regardé dans nos documents. Ce que l'on a actuellement, c'est un voeu, mais qui n'est pas ancré sur des documents officiels.

4525 Ce que je vous disais, c'est que j'ai l'intention, dès le retour au bureau, d'écrire à chacun des responsables des parcs routiers et de la Société de l'assurance-automobile de façon à leur demander de concrétiser un peu plus leur volonté quant au besoin d'espace, quant à la date possible d'implantation.

4530 Dans le cas de madame, généralement sur une halte routière, il n'y a pas de commerce. Est-ce que dans la nouvelle politique sur les haltes routières, ils voudront mettre un commerce? Je pense que c'est ces choses-là que je veux faire ressortir et, à ce moment-là, je pense que c'est de l'information qui serait susceptible d'être déposée auprès de la commission et qui, un peu comme madame nous le demande, qui est un peu un cri du coeur à savoir: «Je vais-tu continuer à travailler dans mon établissement ou bien non on va venir me couper les...»

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

4535

Je ne veux pas vous couper la parole, mais j'ai monsieur Robert Paquin qui a expliqué à madame MacFarlane qu'il y aurait de la restauration ainsi qu'un poste d'essence à cet endroit-là, ce nouvel endroit-là.

4540

Donc, je me sens comme attaquée. Veux, veux pas, on devient vulnérable face à ça puisqu'on... si on le fait au moins dans le sens inverse, on pourrait se partager: un l'aller, l'autre le retour. Mais là, on est tous les deux sur le même sens. Je ne peux pas vivre même avec un bord. Ça fait que je ne peux pas quand même...

4545

Vous me demandez d'investir encore. J'investis déjà assez, beaucoup. Puis d'autant plus, je me fais couper mon gagne-pain de plus de la moitié parce que je trouve à être sur un côté, puis j'ai quand même un autre restaurant là.

**M. BERNARD CARON :**

4550

Comme je vous disais, madame la présidente, mon objectif, c'est justement d'éclaircir la situation. Justement, Robert Paquin était avec nous ce matin. C'est de ça qu'on a discuté.

4555

Et moi, je ressens le besoin de la part de ces deux organismes-là, dans le cadre de cette étude d'impact, d'avoir un peu plus d'information, et je pense que c'est la moindre des choses de fournir à la population cette information-là.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4560

Moi, j'aurais une petite question complémentaire. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui est au ministère, qui s'occupe de l'étude d'impact sur le côté économique sur les localités?

4565

Parce que là, il semble qu'avec tout l'équipement qui rentre et la route 35, il y a quand même des économies locales à faire fleurir, à relever pour que les gens en bénéficient, et non pas les grandes surfaces qui arrivent et qui éteignent tout?

**M. BERNARD CARON :**

4570

Dans l'étude d'impact sur l'environnement, on a une partie d'étude économique. Sauf que, et je pense que je vous l'ai expliqué à un moment donné, une étude économique, il faut que ce soit fait par le milieu. Le ministère des Transports est bien mal placé pour dire: «Bien, tel commerce d'essence, tu ferais tel, si tu te déplaçais...» Donc, c'est vraiment le milieu au niveau économique qu'il faut qu'il se prenne en main.

4575

Par contre, je peux demander à Bernard qu'est-ce qui a été fait. Je sais qu'on a fait l'inventaire des commerces, les emplacements. Ça, c'est dans l'étude d'impact, et c'est ce

qu'on a fait, et c'est ce qu'on nous demande.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4580

Mais vous n'avez pas d'étude de localisation pour les nouveaux acteurs économiques qui rentrent?

**M. BERNARD CARON :**

4585

Non, comme je vous disais, c'est le milieu...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4590

Puis est-ce que vous avez une politique qui appuie tout ça? Avez-vous une politique à l'intérieur du ministère qui prônerait la mise en valeur des acteurs locaux?

**M. BERNARD CARON :**

4595

Vous comprenez que la vocation du ministère, c'est une vocation de transport. Ce n'est pas une vocation de développement économique.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4600

Oui, mais je pense qu'elle est équipée au niveau environnemental depuis quelques années. Alors, l'environnement, le milieu, le développement durable, c'est les trois niveaux: économique, social et culturel?

**M. BERNARD CARON :**

4605

Mais on n'est pas des développeurs économiques et on n'est pas non plus des promoteurs économiques. Je pense que c'est la partage qu'il faut faire. Il y a des CLD, Centre local de développement.

4610

Le gouvernement du Québec s'est donné une structure au niveau du développement économique qui n'est pas positionnée au niveau du ministère des Transports.

**LA PRÉSIDENTE :**

4615

Ce qui serait important, madame, c'est que vous travailliez avec votre municipalité pour dire qu'est-ce que vous attendez. D'ici trois semaines, travailler fort avec votre municipalité, avec les acteurs locaux de développement économique aussi pour dire: «Bien, nous, c'est comme ça qu'on voit, s'il y a une implantation d'autoroute...»

4620 **Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

C'est avec la municipalité qu'on va pouvoir établir un rapport face à ça ou...

**LA PRÉSIDENTE :**

4625

Bien, je pense que ce serait important que vous veniez nous dire, vous, mais aussi au niveau de votre municipalité, ils ont un mémoire à faire en deuxième partie.

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

4630

D'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

4635

Alors, ce serait important qu'on sache comment ils voient ça les structures périphériques.

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

Oui, d'accord.

4640

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Il existe aussi des organismes, Centre de développement. Votre municipalité est au courant de tout ça.

4645

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

Sûrement. Je ne sais pas là. Je n'ai pas... bien, il y a moyen de s'informer.

4650 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Les CLD.

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

4655

Il y a sûrement moyen de s'informer.

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

4660

Oui. Il y a une Chambre de commerce peut-être?



**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

4665 Non, il n'y a pas de Chambre de commerce à Saint-Armand, non. À Bedford, il y en a une.

4670 Non, moi, c'est juste qu'à un moment donné, vivre et laisser vivre dans la vie là. Puis on déploie des choses comme ça ouvertement sur la table sans qu'on soit consultés, puis je trouve ça malheureux. Je trouve ça malheureux parce que ça tue des rêves. Puis c'est comme ça qu'on empêche les gens de continuer, prendre des décisions à la légère.

**M. BERNARD CARON :**

4675 J'aimerais peut-être rajouter à ce que madame la présidente a dit. Actuellement, je travaille sur des projets de halte routière, j'en ai trois sur mon territoire, et dans un des cas la municipalité nous a carrément dit qu'il n'était pas question d'avoir une halte routière sur son territoire.

4680 Donc, j'abonde dans votre sens, je pense que la municipalité, dans son schéma d'aménagement, dans son implantation, a un mot à dire avec la MRC. Et je pense que ce que vous suggérez était la bonne voie à prendre dans ce cas-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4685 Alors, vous avez du travail à faire d'ici trois semaines. Je suis certaine que vous allez le faire.

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

4690 Oui, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

4695 Vous avez l'air d'une femme décidée.

**Mme BERNADETTE GUILLOTTE :**

Oui, madame. Merci beaucoup.

4700 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Marc-André Trudeau, s'il vous plaît.

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

4705

Moi, j'aimerais qu'on amène au rond-point de Saint-Sébastien en détail pour le viaduc qu'il est supposé d'avoir. Je ne sais pas si on peut l'avoir plus en détail?

Bon, moi, qu'est-ce que j'aimerais montrer, c'est que moi, ma résidence est juste là.

4710

**M. BERNARD CARON :**

J'aimerais que ce soit une autre présentation.

4715

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Moi, je me situe ici. Puis c'est ça, je me demandais, moi, parce que je viens d'apprendre premièrement que ça se développait devant chez nous comme ça, parce que quand j'ai acheté ma maison v'là six ans, il n'y a personne qui m'a parlé de ça que la 35 passait si proche que ça, puis là, c'est ça que j'ai vu, que la sortie était *drette* en avant de chez nous à peu près, d'après qu'est-ce que j'ai pu voir, minimum 100 pieds de chez nous à peu près, puis je me demandais qu'est-ce que vous aviez prévu pour le bruit, le danger premièrement qu'il y a d'avoir ça direct en avant d'une maison.

4720

4725

Puis les lumières le soir, premièrement, parce que ça voyage bien gros la nuit, les lumières des *trucks* qui éclairent dans ma maison chez nous. Puis aussi, la valeur de la maison, qu'est-ce que ça va valoir une maison dans un rond-point comme ça. J'aimerais savoir s'il y a quelqu'un qui a pensé à ça ou bien non si... j'aimerais avoir une réponse.

4730

**M. BERNARD CARON :**

Je vais demander à Jean Hardy, au niveau de la conception, de donner plus d'information. Et l'autre acétate, je vais en profiter par la même occasion, hier soir... pas hier soir, ce matin...

4735

**LA PRÉSIDENTE :**

Cette semaine.

4740

**M. BERNARD CARON :**

Ce matin, Jean a développé une acétate, sur laquelle on pouvait voir l'impact d'un échangeur avec des boucles et un échangeur en...

4745

**LA PRÉSIDENTE :**

En losange.

**M. BERNARD CARON :**

4750 ... en losange, c'est ça. Donc, peut-être en répondant à monsieur, amener aussi l'étude que Jean a faite et qui correspondait aussi à des questions qu'on avait eues dans le courant de la semaine.

**M. JEAN HARDY :**

4755 En fait, c'est ça, madame la présidente, c'est pour répondre à une question que vous aviez hier au niveau des terrains requis pour chacun des échangeurs. Alors, j'ai fait l'exercice.

4760 Dans l'échangeur qui est le scénario recommandé et pour lequel le terrain est acquis, dans ce quadrant-ci donc, on a besoin de 7 hectares, mais c'est déjà acquis, et il y aurait 2 hectares qui seraient excédentaires.

4765 Dans ce quadrant-ci, c'est exactement la même chose, ce qui donne un bilan d'un besoin de 14 hectares qui est déjà acquis et il y aurait 4 hectares excédentaires.

4770 Si on regarde le losange, l'autre scénario qu'on a regardé, il y a deux quadrants où on n'a pas de terrain, donc le quadrant nord-ouest et le quadrant sud-est. Dans les deux cas, on parle d'un besoin d'environ 1 hectare. Pour les deux autres quadrants, on a besoin de 1 hectare également. Par contre, considérant qu'on a déjà de l'emprise, il y en aurait 8 excédentaires dans les deux cas. Donc, le bilan au niveau du losange, on a besoin de 4 hectares, dont 2 qui sont à acquérir et il y aurait 16 hectares excédentaires.

4775 Monsieur mentionnait, au niveau du scénario recommandé, un inconvénient qu'on avait identifié, effectivement, l'arrivée des bretelles en face de résidences. Généralement, on parle de non-accès devant des bretelles d'arrivée d'autoroute. Dans son cas, il faudrait s'entendre au niveau de tolérer ces accès tant que la vocation resterait probablement résidentielle.

4780 Je ne pense pas qu'il y ait eu d'étude au niveau du bruit, au niveau de sa résidence. Sauf erreur, il n'y a pas eu d'étude sonore à ce niveau-là. Je ne pense pas. Oui?

**M. BERNARD McCANN :**

4785 La résidence se trouve à moins de 300 mètres de la future autoroute. Elle est donc incluse dans le corridor.

4790 Je n'ai pas les chiffres avec moi, mais on peut les sortir en demandant à madame Gamache de les sortir. Mais il y a seulement qu'à un endroit sur tout le tracé où il y a un impact notable, comme on le disait hier. À cet endroit-là, la hausse prévue n'est pas assez notable pour que ce soit considéré comme quelque chose à atténuer.

**M. BERNARD CARON :**

Ce que l'on fera, on sortira de l'étude d'impact l'implication au niveau sonore pour votre résidence, monsieur.

4795

Je pense que ce serait intéressant d'aller avec les avantages et les inconvénients. Parce qu'en losange, ça coûte beaucoup plus cher et il y a des impacts aussi au niveau du nombre de structures.

4800

**M. JEAN HARDY :**

En fait, ce que je mentionnais au niveau des avantages du scénario, bon, le trèfle partiel, il n'y a pas d'acquisition de terrain. Il était mieux adapté aux mouvements des camions. On a quantifié ce nombre de camions là qui utilisent donc les bretelles et qui vont vers l'est. Donc, ils n'ont pas de virage à gauche devant les autres usagers. L'autoroute 35 reste au niveau du sol et une seule structure est requise au niveau de la route 133.

4805

Les inconvénients, c'était l'arrivée des bretelles en face des résidences. L'espace occupé par l'échangeur, on l'a vu tantôt; c'est l'inverse de l'avantage, donc il est moins bien adapté aux mouvements des automobiles.

4810

Pour ce qui est du losange, l'espace effectivement occupé par l'échangeur est réduit. Les bretelles sont éloignées des résidences existantes. Il est bien adapté aux mouvements automobiles. Par contre, il est moins bien adapté aux mouvements des camions. L'acquisition de terrain est requise dans deux quadrants. On parlait de 1 hectare pour chaque des quadrants.

4815

Et ce que monsieur Caron mentionnait, à ce moment-là, c'est l'autoroute 35 qui passe au-dessus de la 133. Donc, on doit construire deux structures, ce qui entraîne un peu plus évidemment, au niveau de l'entretien annuel, des coûts supplémentaires. Et le coût au niveau de la construction, puisque la 135, c'est une route affichée à 100 kilomètres/heure, donc le profil demande des remblais plus volumineux que pour la 133. À ce moment-là, on parle d'un différentiel de 1 M\$.

4820

**LA PRÉSIDENTE :**

4825

Un coût de 1 M\$?

**M. JEAN HARDY :**

4830

De plus.

**LA PRÉSIDENTE :**

De différence?

4835

**M. JEAN HARDY :**

De différence, oui.

4840

**LA PRÉSIDENTE :**

Puis finalement, l'autoroute, vous projetez de la faire par phase. Ça, c'est la première phase?

4845

**M. BERNARD CARON :**

La fin du segment 2.

**LA PRÉSIDENTE :**

4850

C'est la fin du segment 2, mais que vous faites en premier.

**M. BERNARD CARON :**

4855

Oui. À cet endroit-là, lorsque les phases 1 et 2 seront terminées, les véhicules vont arriver et il y aura une intersection, comme on disait quelque part durant la semaine, il y aura une intersection avec un feu de circulation pour la période qui va durer jusqu'à ce que ce soit complété pour les segments 3 et 4.

4860

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Alors, en faisant l'intersection en losange, où est-ce que ça aboutit? Si ça retarde les phases 3 et 4, est-ce que vous êtes capable de faire la... comment se ferait la connexion à ce moment-là pour rendre possible l'utilisation du segment 1 et 2 entre Saint-Sébastien et Saint-Armand?

4865

**M. BERNARD CARON :**

Lorsque les segments 1 et 2 seront réalisés, il y aura simplement une intersection en «T». Il n'y aura pas de pont d'étagement.

4870

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah! d'accord.

4875 **M. BERNARD CARON :**

Et les ponts d'étagement vont être mis en place seulement qu'au moment où le segment 3 viendra se joindre ici.

4880 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. J'ai des questions.

4885 **M. BERNARD CARON :**

Au niveau de la géométrie, oui. Parce que pour monsieur, je veux lui donner un complément d'information sur d'autre chose. Allez-y.

4890 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, le gain, on a vu les gains et les avantages, c'est plus intéressant pour les automobilistes la forme losange?

4895 **M. JEAN HARDY :**

Oui.

4900 **LA PRÉSIDENTE :**

Et c'est un échangeur qui est plus utilisé par les automobiles. Hier, on a vu qu'il y avait très peu de camions qui utilisaient ce segment-là.

4905 **M. JEAN HARDY :**

Il y a plus d'automobiles que de camions, oui.

4910 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce qu'on nous a dit hier même qu'il y en avait peu. On a un petit peu de mémoire là-dessus.

Et on voudrait savoir aussi au niveau de la sécurité, parce que les camions, quand ça prend une boucle, il me semble que c'est là où ça renverse.

4915 **M. JEAN HARDY :**

Oui, sauf que tout dépend de la géométrie qui est donnée aux boucles. Mais dans ce

cas-ci, on parle quand même d'une boucle qui permet une décélération pour un véhicule donc qui arrive à une vitesse de 100 kilomètres à l'heure et plus et d'arriver à un arrêt. Donc, c'est quand même calculé en fonction de lui permettre de décélérer sécuritairement et de ne pas justement avoir à renverser.

Quand il y a des cas de renversement, on parle peut-être de bretelles qui existent depuis plus longtemps et où, effectivement, elles sont peut-être inférieures aux normes.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais ça sauve combien de terres agricoles cette option-là, l'option losange par rapport à l'option demi-trèfle?

**M. JEAN HARDY :**

Ce que je mentionnais, c'est ça, au niveau du losange, on a...

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais le bilan?

**M. JEAN HARDY :**

Le bilan, c'est: besoin de 4 hectares.

**LA PRÉSIDENTE :**

Au lieu de?

**M. JEAN HARDY :**

14.

**LA PRÉSIDENTE :**

14.

**M. JEAN HARDY :**

10 hectares.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on sauve 10 hectares?

**M. JEAN HARDY :**

Oui.

4965

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça coûte 1 M\$ de plus, mais on n'est pas obligé de faire l'étagement tant que la phase 3 et 4 n'est pas faite.

4970

**M. JEAN HARDY :**

En fait, si on y allait avec l'option losange, on construirait probablement les bretelles, dans un premier temps, avec un raccordement temporaire à la 133, et la structure et le remblai d'approche seraient faits lors de la construction de la phase 3, donc celle-là ici.

4975

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Et puis vous nous avez parlé de permettre quand même l'accès à la résidence qui serait devant la bretelle qui arriverait.

4980

C'est quoi la sécurité à ce moment-là pour ces gens-là? Est-ce que vous avez observé des accidents... bien, des risques d'accident, oui, mais des accidents au Québec pour des situations semblables où il y a des sorties de résidence devant une boucle?

4985

**M. BERNARD CARON :**

Généralement, lorsque le véhicule prend une sortie comme ça, étant donné qu'il est obligé de prendre la courbe, il est obligé d'être vigilant. Donc, ça l'amène à être vigilant. Donc, les accidents qu'il y a sont quand même très restreints.

4990

Où je voulais amener, je voulais demander à Jean Dion - il doit être encore là - ici, monsieur qui est assis à la table, monsieur...

4995

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Trudeau.

5000

**M. BERNARD CARON :**

... monsieur Trudeau a sa résidence juste en face et, si on réalisait cet échangeur-là, il est évident qu'il y aurait un certain inconfort, un potentiel d'insécurité. Est-ce que dans ton travail, en termes d'expropriation, il y a des avenues pour aider monsieur dans ce cas-là.



5005 **M. JEAN DION :**

Si le ministère n'acquiert aucun droit de propriété, c'est-à-dire aucune servitude de non-accès, par exemple, ou aucune parcelle de terrain qui est requise, la propriété ne pourrait pas voir lui être accordée une certaine indemnité, un dédommagement.

5010

Parce que l'emprise, elle était connue, elle n'affectait pas la propriété de monsieur, mais l'emprise pour l'échangeur était connue depuis au-delà de 30 ans. Et là, c'est sûr que le propriétaire, lui, l'acheteur peut aussi bien dire: «Bien, moi, sur ma propriété, je ne voyais pas du tout l'existence future de cet échangeur-là», mais il n'en demeure pas moins que légalement, depuis toujours, les autorités municipales et le cadastre identifiaient ce corridor-là comme étant un corridor autoroutier éventuel.

5015

**M. BERNARD CARON :**

5020

Par contre, s'il y avait un besoin d'acquisition un peu plus important en façade, là on ouvre un dossier d'acquisition.

**M. JEAN DION :**

5025

Effectivement, à partir du moment où on acquiert, comme je disais, un droit, soit une servitude ou du terrain, à ce moment-là, il y a une certaine indemnité qui devra être accordée et le tout sera pris en considération à ce moment-là avec le propriétaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

5030

En tout cas, c'est l'échangeur à Saint-Sébastien. C'est à Saint-Sébastien aussi de nous dire comment ils voient les choses. Alors, peut-être que dans leur mémoire, ils vont pouvoir nous dire comment ils voient l'échangeur de Saint-Sébastien.

5035

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Bien, ça ne règle pas le problème de la sécurité, ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

5040

Non, non, mais...

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

5045

Il s'agit d'une fois que ça continue *drette*, puis c'est dans la maison là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, mais entre l'échangeur en losange...

5050

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Je n'ai pas de problème avec l'autre, moi. C'est celui-là que j'ai un problème avec.

5055

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Mais justement allez à votre municipalité.

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

5060

Mais elle est *drette* ici, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

5065

D'accord. C'est justement, ça va être à eux à venir nous dire, en deuxième partie, comment ils voient l'échangeur, est-ce qu'ils préfèrent une option plutôt que l'autre.

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

5070

Oui, mais les bruits aussi, là. Je veux dire, les bruits, les lumières, les *trucks* qui décollent en avant de chez nous, ça n'a pas de bon sens, ça là.

**LA PRÉSIDENTE :**

5075

C'est ça, mais il y a deux options.

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Oui, mais c'est ça, mais qu'ils prennent la bonne.

5080

**LA PRÉSIDENTE :**

Bon, bien, c'est ça, je vous dis: parlez-en avec votre municipalité et vous reviendrez en deuxième partie.

5085

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Oui.

5090 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça qui est important, là, parce qu'on est là pour regarder les options.

5095 **M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Si ça ne marche pas, c'est quoi l'autre option, si ça ne marche pas, s'ils décident de pas faire l'autre?

5100 **LA PRÉSIDENTE :**

L'autre option, c'est ça.

5105 **M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Oui, mais s'ils ne font pas celle-là, c'est quoi l'autre option, mes recours à moi?

5110 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça dépend. Si le ministère des Transports juge qu'il faut qu'ils élargissent l'emprise devant chez vous...

5115 **M. BERNARD CARON :**

La ligne bleue.

5120 **LA PRÉSIDENTE :**

La ligne bleue, mais là...

5125 **M. BERNARD CARON :**

La ligne bleue, c'est l'emprise actuellement.

5130 **LA PRÉSIDENTE :**

Sauf qu'on ne sait pas si vous pouvez juger qu'il faudrait l'élargir.

5135 **M. BERNARD CARON :**

Je reviens à mon explication de tout à l'heure. On est rendus à un préliminaire et on va regarder qu'est-ce qu'on a besoin. Au moment où on se parle... on va déterminer les besoins d'emprise après que l'on aura eu le décret sur l'environnement.

**LA PRÉSIDENTE :**

5135 D'accord. Alors, on ne peut pas le savoir, à l'heure actuelle, si c'est ça qui est le choix, on ne peut pas savoir qu'est-ce qui pourrait arriver par rapport à votre résidence. Et finalement, si l'emprise n'est pas élargie, ce que je comprends, c'est que vous n'avez pas de droits, pas de recours.

5140 Alors, les deux seules options, c'est ou bien l'emprise est élargie et, à ce moment-là, il y a une négociation qui se fait avec le ministère des Transports, qui peut impliquer différentes solutions?

**M. BERNARD CARON :**

5145 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

5150 Là, je vous écoute pour les différentes solutions.

**M. BERNARD CARON :**

5155 Au niveau des différentes solutions, je pense que ça se négocie justement, une expropriation, ça se négocie toujours personne à personne. Donc, c'est à voir avec l'exproprié.

**LA PRÉSIDENTE :**

5160 Vous, avez-vous une terre en arrière? Est-ce qu'il faut que votre maison soit en ligne avec la terre en arrière?

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

5165 Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est ça. Les options, c'est ça.

5170 **M. BERNARD CARON :**

Pour l'instant, c'est l'information qu'on peut mettre sur la table.

**LA PRÉSIDENTE :**

5175 C'est ça qu'on a comme information.

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

On va commencer avec ça.

5180

**LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que c'est important que vous parliez avec votre municipalité. Parce qu'en deuxième partie, on va entendre comment les gens voient le projet autoroutier et ses composantes.

5185

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Ça marche.

5190

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord?

5195

**M. MARC-ANDRÉ TRUDEAU :**

Merci.

5200

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Maxime Tremblay, s'il vous plaît.

**M. MAXIME TREMBLAY :**

5205

Rebonsoir. Ma question s'adresse au ministère du Développement durable.

En tenant compte que dans le Haut-Richelieu, il reste seulement que 10 % des superficies boisées, que la norme de biodiversité est de 30 %, avec l'autoroute on perd 80 hectares supplémentaires, puis il y a aussi un règlement qui permet aux agriculteurs de cultiver des terres abandonnées, ma question c'est: est-ce que le ministère du Développement durable aura prochainement des règlements pertinents pour redresser la situation dans le Haut-Richelieu concernant les boisés?

5210

Vous pouvez me répondre par écrit, il est un peu tard là.

5215

**Mme CÉLINE DUPONT :**

Ce n'est pas parce qu'il est tard, mais je n'ai pas la réponse malheureusement ce soir. Mais il me fera plaisir de déposer quelque chose par écrit, effectivement.

5220 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

5225 **M. MAXIME TREMBLAY :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

5230 Merci. Monsieur Marcel Normandin, s'il vous plaît.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5235 Bonjour, madame. Avez-vous regardé d'autres alternatives via le dernier tronçon, c'est-à-dire près des douanes et entre la rue la Falaise et Stanley Drive?

**M. BERNARD CARON :**

5240 Dans un premier temps, je vais me localiser. Jean Hardy, prépare-toi. Vous avez un pointeur, monsieur.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5245 On a vu une autre photo antérieurement plus explicite que ça.

**M. BERNARD CARON :**

Donc, plus précise.

5250 **M. MARCEL NORMANDIN :**

Oui, précise, oui. Exactement. Ça, c'est la Falaise.

**M. BERNARD CARON :**

5255 Ça, c'est le poste des douanes.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5260 Puis celle-là, c'est Stanley Drive. Parce qu'on sait que ma conjointe, elle a été expropriée... bien, pas expropriée, mais elle est dans le projet d'expropriation ici avec tout... sur le bord d'ici à aller là.

**M. BERNARD CARON :**

5265 Les «A», c'est pour des acquisitions.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5270 C'est ça. Ça fait qu'il y a beaucoup de propriétés puis de personnes concernées, comme on pourrait dire là. Ça fait qu'on regarde ça un peu d'un autre oeil, nous autres, de se faire exproprier. Il y aurait lieu de peut-être pousser la route un peu l'autre côté. Parce que l'autre côté, éventuellement, en vue d'expropriation aussi, il y a des «A» aussi l'autre côté. Ça fait que si on pousse rien qu'un côté, il me semble qu'il y a moins d'impact via toutes les personnes aux alentours là.

5275

**M. BERNARD CARON :**

Comme c'est une question qui touche la conception, Jean Hardy va répondre à cette question.

5280

**M. JEAN HARDY :**

5285 Pour ce secteur, on a besoin... bon, là, on voit un peu la coupe type en bas de l'acétate. Donc, il y a les voies de l'autoroute 35, mais il y a également des voies de service ou des voies de desserte.

5290 Dans le cas du côté ouest, il y a la rue South donc qui continue en voie de desserte. Parce que présentement, il y a des accès, rue de la Falaise, il y a différents accès à la 35. Bon, quand on fait la conception d'une autoroute, on doit éliminer tous ces accès-là, ce qui nous amène, pour conserver la desserte de tout le secteur ici, d'avoir cette voie de service là.

On a également une voie de service de l'autre côté pour permettre l'accès à la résidence, ici, et également l'accès au site de l'observation des oiseaux.

5295 Ici, on aurait un accès contrôlé uniquement pour les services d'urgence de Douanes Canada qui auraient à accéder au poste frontière dans le cas où il y aurait de la congestion sur l'autoroute 35.

5300 Cette voie de desserte va également servir pour les usagers du bâtiment, du collège ici. Actuellement, eux, quand ils veulent reprendre la 35 le font presque à sens inverse de façon dangereuse, donc sur une courte distance ici.

Dans ce secteur-ci, on est dans une zone de 50 kilomètres/heure, à l'approche du poste frontière.

5305 Vous mentionnez, bon, si on a regardé d'autres options. On en a regardé une autre, qui  
aurait été de réduire... actuellement, je montre un terre-plein central de 13, je ne vois pas le  
chiffre, là, mais en tout cas, ça a environ 13 mètres. On a regardé une option où on réduirait cet  
espace-là en mettant une glissière de béton. Ça impliquerait du drainage fermé, mais ce serait  
5310 la topographie n'est vraiment pas favorable du côté sud. Il y a comme une dénivelée de plusieurs  
mètres et, également, il y a un milieu un petit peu plus sensible.

L'option que je verrais à ce niveau-là, vu qu'on est dans une zone de 50, on pourrait voir  
à réduire l'espace utilisé au centre en mettant une glissière rigide. Ça nous permettrait de  
5315 s'éloigner.

Parce que là, on parle, il y a des courtiers là-dedans. Les courtiers, de toute façon, eux,  
traversent à pied déjà l'autoroute 35 pour aller au bâtiment d'inspection ici. Eux, on les relocalisait  
du côté est. Donc, déjà ça les avantageait. Si ça pouvait peut-être permettre de s'éloigner de  
5320 certaines maisons ici, en tout cas, ça pourrait être considéré.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

Oui, j'accepte votre réponse. Mais celle que j'accepte un peu moins, c'est que la  
5325 dénivellation, on sait très bien dans la région qu'il y a trois carrières, ça fait que du remplissage.  
L'impact est moins grand si on se pousse ce bord-là mais, en tout ça, ce sera à vous de décider  
et de regarder.

J'ai un tracé qu'on a fait. Je peux vous le remettre, madame la présidente?

5330

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va le déposer.

5335 **M. MARCEL NORMANDIN :**

On va le déposer. Puis une autre question...

**LA PRÉSIDENTE :**

5340

Vous pourrez le regarder aussi avec votre municipalité.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5345 Très bien, merci. Puis qui rend la décision finale de la réalisation du projet et qui décide  
des divers correctifs à apporter et décider après le BAPE.



**LA PRÉSIDENTE :**

5350 Je vais y répondre. C'est le Conseil des ministres. Parce que notre rapport du BAPE, c'est un élément, mais il y a aussi le rapport du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

5355 Donc, ces deux rapports-là aident le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à préparer un projet de décret, mais c'est décidé au niveau du Conseil des ministres. Donc, tous les ministres qui sont présents influencent la décision.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5360 Ça veut dire que vous faites un rapport puis la décision finale, finale, bien, c'est gouvernemental.

**LA PRÉSIDENTE :**

5365 Oui. Nous, on ne prend pas de décision. On fait des constats et des avis.

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5370 Des recommandations et tous les...

**LA PRÉSIDENTE :**

5375 Ce n'est même pas nous qui faisons des recommandations. C'est le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui fait une recommandation au Conseil des ministres.

Mais je vais vous dire que depuis 23 ans, c'est un secret, dites-le pas, nos constats et avis ressemblent beaucoup à des recommandations.

5380 **M. MARCEL NORMANDIN :**

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

5385 D'accord?

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5390 D'accord, merci. Une autre suggestion peut-être en passant, c'est peut-être farfelu un

peu là, mais pour la plaine inondable, je sais qu'aux États-Unis, en Floride, il y a une place, c'est rien que des ponts. Ça fait que je sais que c'est beaucoup coûteux, la plaine inondable pourrait être passée par-dessus. L'idée est lancée.

5395 **LA PRÉSIDENTE :**

On va aller voir ce qu'il en est. Parce que j'ai souvent pris ces ponts-là, il y en a énormément.

5400 **M. MARCEL NORMANDIN :**

C'est ça.

5405 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, qu'est-ce que ça aurait l'air justement de faire le tracé vert ou quelque chose comme ça comme on voit, par exemple, en Georgie, en Floride, dans les Key's, etc.?

5410 **M. BERNARD CARON :**

Je pense que c'est tout simplement une question de coûts.

5415 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est 3 kilomètres.

5420 **M. BERNARD CARON :**

C'est 3 kilomètres, oui. Je ne me souviens pas, on a un coût du mètre carré pour des ponts. Mais ce qui me préoccuperait dans ce cas-là, c'est tout l'entretien de cette série de ponts là. On a déjà mis trois ponceaux, plus une dizaine de ponceaux de moindre dimension, mais on serait probablement mieux d'aller avec plus de ponceaux que d'y aller avec des ponts.

5425 Peut-être qu'au niveau des coûts, Jean Hardy, as-tu une estimation? Je sais qu'au mètre carré, il y a un chiffre, là, mais...

5430 **M. JEAN HARDY :**

Généralement, pour une structure, on utilise un chiffre qui est environ 2 000 \$ le mètre carré. Si on parle d'un tracé qui a 3 kilomètres de long par à peu près 25 mètres de large, j'arrive aux chiffres de 150 M\$.

**LA PRÉSIDENTE :**

5435 Ils ont de l'argent les Américains!

**M. MARCEL NORMANDIN :**

5440 Exactement. C'est pour ça que j'avais dit que c'était... je savais que c'était dispendieux.  
Je vous remercie beaucoup pour vos réponses.

**LA PRÉSIDENTE :**

5445 Merci. Madame Annie Tessier, est-ce qu'elle est encore présente? Elle était réinscrite.

Madame Hélène Campbell.

**Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

5450 Bonsoir, madame la présidente et madame Bigué.

**LA PRÉSIDENTE :**

5455 Bonsoir.

**Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

Vous me permettrez de lire, parce qu'à l'heure qui est là, j'ai peur d'en sauter des bouts.

5460 Mon nom est Hélène Campbell. Je suis agricultrice et résidante de la route 133 depuis 30 ans et je suis aussi propriétaire du lot 126 situé dans le rang Sainte-Marie à Saint-Sébastien. C'est un terrain qui est exproprié pour la 35.

5465 À ce sujet-là, j'aimerais savoir, dans le rang Sainte-Marie, c'est la partie sud qui a été expropriée au bout du lot 126, la largeur du terrain exproprié sera-t-elle respectée ou si ça va en prendre plus large?

**LA PRÉSIDENTE :**

5470 Est-ce qu'on a les photos aériennes?

**M. BERNARD CARON :**

J'aimerais bien, dans un premier temps, qu'on puisse la localiser. Juste actuellement,

5475 on a 90 mètres d'expropriés. Est-ce que vous vous reconnaissez, madame, ou...

**Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

5480 Ça ressemble pas mal toute la même chose, là. C'est vis-à-vis le 1009, autour du 1009, rang Sainte-Marie, un peu avant. Si vous êtes capable de trouver le... vous étiez tantôt sur la bonne. Pour moi, c'est pas mal tout pareil, là.

**M. BERNARD CARON :**

5485 Je vais donner cette réponse. Dans ce secteur-là, nous avons 90 mètres d'emprise. Selon les sections que l'on a, on avait amplement de place pour mettre l'autoroute sans avoir à exproprier plus avant. Et suite à l'orientation ou à la suggestion qu'on a faite de mettre les fossés, les cours d'eau à l'intérieur des emprises du ministère, on a encore calculé qu'on avait suffisamment d'espace pour construire l'autoroute et ces fossés-là.

5490 Et Jean, tu me confirmes, les modifications que l'on a faites permettent...

Donc, la réponse, c'est non, on ne prévoit pas, avec les données que j'ai actuellement, de procéder à d'autres expropriations que ce que l'on actuellement comme terrain.

5495 **Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

D'accord, merci. Et j'ai un autre volet. Ça s'adresse au ministère des Transports et au ministère du Développement durable et de l'Environnement.

5500 Je marche régulièrement le long des champs, aux abords des routes, de la route 133 plus particulièrement, et puis je voudrais faire part d'une problématique que je vis, qui concerne la pollution. Ça a l'air très important pour l'environnement. Ça l'est aussi important pour moi. Parce que moi, je suis pas mal tannée de ramasser tous les déchets que les conducteurs jettent par la fenêtre.

5505 Le lundi matin, je peux ramasser une caisse de bière le long de la route. Ça, c'est juste en bouteilles de bières, là. Après ça, il y a des bouteilles de verre de toutes sortes, des canettes, des boîtes de jus, du papier souillé. J'ai même ramassé un sac de plastique contenant des excréments. Je n'ai pas fait analyser pour savoir qu'est-ce que c'était, si c'était animal ou à un humain, mais je dois dire que ce n'est pas très agréable de ramasser ça.

5515 Et puis je pense que le problème de la pollution, on parle des abords de route, des fossés, quand ce n'est pas carrément lancé dans le champ et puis dans les rivières. Et je voudrais savoir du ministère de l'Environnement, qu'est-ce que ça fait sur les poissons le plastique? Quand ils bouffent ça, leurs petites branchies, qu'est-ce qu'ils font avec ça?

**Mme CÉLINE DUPONT :**

5520 Je crois que le monsieur de la Faune aurait été bien placé pour répondre à la question.

Le plastique, première des choses, ce que je peux dire, c'est une matière inerte. Au niveau de l'eau, je ne pense pas qu'il y ait de délestage d'éléments toxiques ou de choses comme ça.

5525

Maintenant, si c'est en très petits morceaux, au niveau des branchies, c'est certain que ça peut avoir un effet sur la qualité de l'eau, mais sur la survie du poisson.

**LA PRÉSIDENTE :**

5530

Mais c'est surtout que ça a un effet au niveau de l'habitat. Parce que ça se dépose au fond des rivières et là, ça cause des problèmes.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

5535

Oui. Comme je vous dis, c'est vraiment Faune Québec, question d'habitat du poisson.

**LA PRÉSIDENTE :**

5540

C'est sûr que c'est quelque chose qu'il faut éviter.

**Mme CÉLINE DUPONT :**

5545

Oui, effectivement.

**Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

5550

C'est parce que moi, ce que je remarque, c'est que les campagnes sont considérées comme un dépotoir par les gens qui souffrent du syndrome «pas dans ma cour».

**LA PRÉSIDENTE :**

5555

D'accord. Alors, ministère des Transports, est-ce que vous faites des campagnes de sensibilisation pour amener les gens à moins jeter de choses par les fenêtres et avez-vous vu une progression au niveau des 20 dernières années, pour que les gens soient plus sensibles à leur environnement? Est-ce que vous voyez que ça s'améliore ou c'est stable ou ça se dégrade?

**M. BERNARD CARON :**

5560

En ce qui me concerne, pour être dans le domaine depuis 30 ans, première des

choses, c'est tout simplement un sens civique qui manque. Je pense que ça manque de façon très importante. Parce qu'on devrait être fier et, moi, j'ai circulé dans bien d'autres provinces et états, il y a des endroits où tu arrives puis c'est très propre. Donc, il y a une question de sens civique.

5565

Je vous dirais qu'avec les années, ce que j'ai constaté, c'est malheureusement une dégradation et cette dégradation-là est peut-être due au fait que le nombre de véhicules augmente sans cesse. Donc, d'après moi, c'est relié à ça.

5570

Quant aux campagnes d'information, de mémoire, je pourrais demander à Jocelyne Béland qui est avec moi, qui s'occupe des relations... je ne sais pas si elle se souvient, dans son domaine... Jocelyne est chef du service de liaison avec les partenaires et l'utilisateur, c'est son domaine d'activité, donc les campagnes d'information. Je ne sais pas si elle se souvient d'avoir vu ça.

5575

**Mme JOCELYNE BÉDARD :**

Non. Pour ce genre de campagne-là, habituellement, c'est le ministère du Développement durable qui fait des campagnes contre la pollution.

5580

Nous, ce qu'on fait à chaque année, c'est qu'on fait des opérations de nettoyage, une fois ou deux par année, mais pas vraiment de campagne de sensibilisation au niveau des usagers de la route.

5585

**LA PRÉSIDENTE :**

Et les pancartes qu'on voit des fois sur le bord de la route pour dire «évitez de jeter des déchets», parce qu'il y a des États américains où c'est très, très, très élevé le coût d'une infraction, ça, vous regardez ça quand même du côté du ministère des Transports?

5590

**Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

Madame la présidente, c'est justement où je veux en venir.

5595

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. J'avais lu dans votre pensée.

5600

**Mme JOCELYNE BÉDARD :**

C'est les corps policiers habituellement qui appliquent ce genre de signalisation-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

5605 Mais qui fixe le montant de l'amende sur les routes du Québec?

**M. BERNARD CARON :**

5610 C'est dans le Code de sécurité routière que c'est inscrit. De mémoire, je ne me souviens pas s'il y a une amende. À ma connaissance, il y en a une...

**Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

5615 C'est 200 \$.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, il y en a une.

5620 **M. BERNARD CARON :**

... pour ce genre de chose là, mais je ne me souviens pas du montant de l'amende.

**LA PRÉSIDENTE :**

5625 Je pense que c'est 200 \$. Mais il y a des endroits que c'est 1 000 \$ dans des États.

**M. BERNARD CARON :**

5630 Le problème, en tout cas en ce qui me concerne...

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas appliqué?

5635

**M. BERNARD CARON :**

... c'est l'application. C'est ça.

5640 **Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

5645 Mais justement, ce serait peut-être le temps d'en profiter, pendant que vous faites votre construction de la 35, pour instaurer une politique punitive afin de dissuader ces pollueurs. Comme aux États-Unis, des affiches qui doivent être installées le long des routes: «Interdiction de jeter des ordures ou passible d'amende de 200 \$ première infraction, 400 \$ pour la

deuxième» et etc.

5650 Je pense que c'est fini le temps de dire: des petites tapes sur les doigts, puis on ne recommence plus. Si ça prend des mesures drastiques pour dompter les gens... moi, j'ai élevé mes enfants à ne pas rien jeter par la fenêtre quand on est en auto. On a un sac, puis on met toutes les ordures là-dedans.

5655 On n'a pas à tolérer en campagne les grosses autos, les Mercedes, les Cadis qui ne veulent pas sentir la pomme dans l'auto ou quoi que ce soit. On se fait assez accuser, nous, les agriculteurs, de polluer, je pense qu'on n'a pas à tolérer la pollution des conducteurs.

**LA PRÉSIDENTE :**

5660 On va transmettre votre message, nous.

**M. BERNARD CARON :**

5665 Madame la présidente, je pense que Jocelyne est la personne tout indiquée pour recevoir le message et je pense qu'elle va se servir de son poste pour prendre en note cette plainte.

Et j'ajouterais qu'étant donné que nous, on doit ramasser aussi une ou deux fois par année, ça coûte quelque chose au ministère donc de ramasser tout ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

5670 Donc, aux contribuables. Alors, on prend bonne note et puis en tout cas, le message, nous, on va le transmettre dans notre rapport, soyez-en assurée.

**Mme HÉLÈNE CAMPBELL :**

5675 Merci bien, madame. Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

5680 Merci. Madame Perle St-Jean. Il restait quelques petites questions.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5685 Oui, merci beaucoup. La longueur totale du pavage asphalté du côté ouest et du côté est, avez-vous fait la totalité de la longueur du pavage à faire?



**M. BERNARD CARON :**

5690 Je pense que c'est un niveau de précision auquel on n'est pas... on sait que le projet a 37.8 kilomètres de long, mais...

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5695 Non, juste pour la partie dont je vous parlais tantôt. On va revenir à Philipsburg et Saint-Armand, la partie des douanes à aller jusqu'au premier échangeur, s'il vous plaît, juste cette partie-là pour l'instant que je vais vous parler. C'est des détails que je veux là-dessus.

**M. BERNARD CARON :**

5700 C'est quoi votre question?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5705 La longueur que vous utilisez à partir de la route 35, à la sortie du chemin South, à aller jusqu'aux douanes. Vous voyez la petite ligne bleue? C'est le chemin South. Quelle longueur ça a?

**M. BERNARD CARON :**

5710 D'ici à là? C'est ça?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5715 Oui, exactement.

**M. BERNARD CARON :**

5720 Est-ce que Jean Hardy, tu as... on l'a mesuré.

**LA PRÉSIDENTE :**

Et quelle est le sens de votre question?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5725 Parce qu'ils ont doublé la voie d'accès. Elle est doublée. Puis il y aurait moyen de la faire juste d'un côté sans faire toute l'expropriation qu'ils veulent faire. Moi, c'est comme ça que je le vois, c'est pour ça.

5730 **M. BERNARD CARON :**

On a expliqué...

5735 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Je vais passer à l'autre question. Ah! non, vous avez la réponse, c'est bien.

5740 **M. BERNARD CARON :**

On a expliqué la raison d'être de ce chemin de desserte là, de même que l'autre. Mais pour la longueur, Jean.

5745 **M. JEAN HARDY :**

On parle de 1 kilomètre, environ, depuis le chemin South jusqu'au poste frontière.

5750 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Donc, si on le double, ça fait 2 kilomètres. Est-ce que le tracé pourrait être changé?

5755 **M. BERNARD CARON :**

Pouvez-vous expliciter votre question?

5760 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Est-ce que ça pourrait changer? Votre dessin qui est là, il pourrait différer? Ce serait possible ou...

5765 **M. JEAN HARDY :**

Je peux peut-être répondre à ça. Il y a des problématiques, c'est qu'on doit se raccorder au poste frontière.

5770 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Donc, je dirais ce segment-ci, considérant qu'on a trois courbes ici, à partir de Saint-Armand Sud, il n'y a pas beaucoup de latitude, considérant qu'on est quand même dans une zone de 100 kilomètres/heure, je dirais, peut-être jusqu'ici. Après ça, on tombe dans une zone de 50. Il n'y aurait pas beaucoup de latitude à changer cette géométrie-là.

5770 **Mme PERLE ST-JEAN :**

D'accord. On la mettrait un petit peu moins courbe, admettons.

**LA PRÉSIDENTE :**

5775 L'ouverture qui a été amenée tout à l'heure, c'est de réduire la partie centrale.

**M. JEAN HARDY :**

5780 Peut-être la bande centrale dans la zone de 50, ici là.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5785 Donc, c'est possible de réduire la partie centrale, d'accord. Ça fait que donc, est-ce que c'est possible de changer le tracé qui est là présentement? Ce serait possible d'étudier un autre tracé?

**M. BERNARD CARON :**

5790 J'aimerais peut-être... donnez-nous votre motivation. Parce qu'il est évident que nous, on a fait notre tracé. C'est un tracé optimum avec des courbes. Je voudrais...

**LA PRÉSIDENTE :**

5795 C'est qu'il y a...

**M. BERNARD CARON :**

5800 Explicitez. Sans ça, on n'est pas capable de comprendre.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5805 Moi, j'ai fait un autre tracé qui serait possible, puis qui toucherait seulement les travaux du côté est, sans déranger les deux routes qui soient nord ou sud. Vous travaillez du côté est, vous faites la route qui va descendre vers le nord, admettons, puis ensuite vous reliez la partie qui va à la rue South. Puis vous conservez, admettons, la 35 qui est présentement vers le sud, qui va être la voie d'accès. D'accord? Est-ce que vous me suivez?

**LA PRÉSIDENTE :**

5810 Avez-vous fait un dessin de ça?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5815 Oui, oui, j'ai des photos, j'ai tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Peut-être que vous pourriez le déposer et on pourrait demander au ministère de l'examiner et de nous répondre par écrit.

5820

**M. BERNARD CARON :**

Parce que c'est un petit peu difficile à porter un jugement. Si on avait justement quelque chose d'écrit, je pourrais demander à...

5825

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est le document que vous avez?

5830

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

5835

On va vous demander de l'examiner, dans un premier temps. Peut-être ils pourront compléter par la suite.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5840

Parce que j'en viens à dire aussi, que penseriez-vous d'utiliser la route de gravier que les camionneurs utilisaient jadis au temps où il y avait un restaurant? Il y avait un restaurant juste comme presqu'en face de la Stanley Drive.

5845

**M. BERNARD CARON :**

Je vous ai manquée.

**LA PRÉSIDENTE :**

5850

L'ancienne route de gravier?

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5855

Oui, que les camions utilisaient. Puis des fois, ils étaient à trois de large pour débarquer et embarquer du stock ou rester à dormir là. La route, elle est un peu plus basse, mais elle est très solide, parce que je n'ai jamais vu un camion débarquer de là. Ils passent là, puis ils se rendent jusqu'au motel. C'est une route de gravier qui existe déjà.

5860 Quand on passe sur la route en automobile, on ne la voit pas nécessairement parce qu'ils ont laissé pousser un peu de la mauvaise herbe là. C'est juste parce que ça a été fermé depuis trois, quatre ans, parce qu'il y a des gens qui allaient là, qui n'avaient pas d'affaire là.

5865 Ça, c'est le tracé présent. C'est ce qui se passe présentement. Vous voyez la rue South en haut, à gauche. Ensuite, vous descendez la 35. Ça, ça se trouve être la rue de la Falaise. Celle-là, c'est la Falaise. Puis celle-là, c'est la Stanley Drive. Puis les douanes sont un petit peu plus loin ici, dans le carré de béton.

5870 Ça fait que moi, ce que je propose... ça, ici, c'est la route de gravier qui existe déjà. Ça, c'est le X Change qu'ils appellent. Puis tu as la ferme, l'unique ferme qu'il y a dans le coin, dont, vous dites, vous voulez faire un chemin pour qu'il ait accès. Mais est-ce qu'elle va avoir un chemin...

Est-ce qu'on m'écoute?

5875 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

5880 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Il va avoir accès jusqu'à l'échangeur pour la ferme ici, ou est-ce qu'il n'y aurait pas une possibilité justement qu'eux autres prennent le sens de la grand-route? En tout cas, moi, je vois comme une possibilité. Mais dans les détails, on ne s'enfargera pas.

5885 Ça, ici, c'est possible d'être utilisé. Comme vous le disiez tantôt, vous pouvez réduire l'espace ici. Bien, vous pouvez calculer peut-être de pas être obligés d'élargir trop non plus aussi.

5890 Ici, c'est les motels qu'on m'a dit qui devaient partir, de toute façon. Ici, un peu plus loin, c'est du roc. C'est une butte de roc, un peu comme chez moi.

Mais ici, il se trouve à avoir un chemin de traverse. Ça fait que moi, je propose, au lieu que la courbe... parce que ça c'est la courbe normale, vous pourriez finir en douce comme ça, pas trop loin, pour pas que ça coûte trop cher. Ici, ça, ça devient la route de service. Celle-là devient celle qui va vers le sud et celle-là s'en va vers le nord.

5895 Il y a une autre carte qui existe. Vous allez le voir sur l'autre carte la suite. Merci, c'est ça. Vous voyez ce que je viens d'expliquer.

**M. BERNARD CARON :**

5900

La seule chose que je peux dire, on va la regarder. On prendra note. Je pense que les questions de design sont de la responsabilité de Jean Hardy. Je pense qu'on ne peut pas traiter de design pour l'instant, mais on va la regarder.

5905

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5910

Bon, en continuant là-dessus, le ministère des Transports, m'a-t-on dit, m'a-t-on expliqué, qu'il fait de bonnes routes solides et avec de bonnes recettes d'asphalte. Parce que pour la 35, ils vont utiliser le gros max.

5915

Ça fait que j'ai confiance aussi que les camions vont être bien sur cette chaussée-là, ce nouveau tracé-là. Puis en même temps, je me dis, s'ils la gardent un petit peu plus basse justement pour aider les camions... parce que quand ils partent des douanes, ils *shiftent* encore rendus chez moi, puis ils sont obligés de monter. Ça fait que ça fait plus de bruit.

5920

Moi, ça ne m'incommoder pas autant que mes voisins arrière, en arrière de moi. On m'a expliqué que c'était le bruit... parce qu'eux autres étaient plus bas, ça faisait plus de bruit, ça fait plus d'écho. À ce moment-là, s'ils gardent le pavé un peu plus bas, peut-être que ça aurait un impact positif, puis en même temps les *trucks* quand ils descendent, ils ne vont pas être obligés de forcer en *shifant* pour essayer de gagner de la vitesse. Ça fait que je me dis, bon, bien, c'est encore une économie et moins de troubles pour les gens.

5925

**M. BERNARD CARON :**

C'est une question de design aussi. On prend note du commentaire.

5930

**Mme PERLE ST-JEAN :**

Bien, vous comprenez ce que je veux dire, tous les avantages? Moi, c'est sûr que je veux vendre ma salade aussi.

5935

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais c'est justement, ils vont examiner ces options-là.

5940 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Puis financièrement, c'est ça, financièrement, si on utilise seulement que cette partie-là, je pense que ça va être plus économique? C'est une question. Elle est mal posée?

5945 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, non, c'est parce que là, ils ne peuvent pas vous répondre maintenant. Ils vont examiner la proposition que vous avez faite globalement, voir si c'est techniquement possible avec tous les avantages et inconvénients.

5950

**Mme PERLE ST-JEAN :**

D'accord, merci beaucoup.

5955 **LA PRÉSIDENTE :**

Y compris l'aspect financier.

**Mme PERLE ST-JEAN :**

5960

C'est tout. Vous pouvez aller vous coucher. Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

5965 Merci. Monsieur Maxime Tremblay, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Maxime Tremblay est encore avec nous? Non.

Est-ce que monsieur Martin Bellefroid est encore ici?

5970 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Je ne sais plus où est-ce que j'étais rendu, j'en avais dit un bout tantôt.

5975 Quand on parlait des fossés verbalisés qui sont actuellement en lieu de l'emprise, il y a des fossés qui traversent l'emprise, qui sont déjà entretenus par les producteurs, est-ce que ces fossés-là vont rester comme le long de la 202 ou... parce que ça me touche là. Mais ailleurs sur le trajet, est-ce que les fossés demeurent, ceux qui croisent en dessous, ou ils ont être effacés puis ça va tomber dans les fossés de l'autoroute?

5980 **M. BERNARD CARON :**

Vous, vous êtes sur la plaine inondable. Il y a peut-être...

**M. MARTIN BELLEFROID :**

5985 Non, non.

**M. BERNARD CARON :**

5990 Vous parliez tantôt. Non? C'est différent?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

5995 Moi, je ne suis pas dans la plaine inondable. Ça, c'est des confrères qui sont par là.

La 202, le long de la 202, j'ai des terres le long de la 202 avec mes parents.

**M. BERNARD CARON :**

6000 C'est ici.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6005 Entre Pike River et Venise.

**M. BERNARD CARON :**

6010 Ce secteur-là? Ici là?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6015 Juste où ça croise, c'est chez nous.

**M. BERNARD CARON :**

6015 Où on croise l'autoroute.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6020 Il y a déjà des fossés qui sont là, puis qui égouttent des parties de terres qui sont à gauche.

**M. BERNARD CARON :**

6025 Est-ce que ces fossés-là sont dans l'emprise?



**M. MARTIN BELLEFROID :**

Bien, ils passent en dessous de l'emprise, ils sont verbalisés.

6030 **M. BERNARD CARON :**

Vous dites ils passent en dessous?

6035 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Oui. Ils sont là, puis l'emprise va passer par-dessus.

**M. BERNARD CARON :**

6040 Donc, ils traversent l'emprise.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6045 Non. L'emprise, elle va les traverser, parce qu'eux autres étaient là avant. C'est vous autres qui venez déranger nos affaires. Là, là, ça croise.

**M. BERNARD CARON :**

Mais c'est le fossé, c'est le fossé.

6050 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Le fossé, il est là, là.

6055 **M. BERNARD CARON :**

Donc, un fossé verbalisé, c'est un cours d'eau. Lorsqu'un cours d'eau traverse l'autoroute, il y a un ponceau qui permet de passer l'eau d'un côté à l'autre.

6060 Je traite de design, mais Jean Hardy, c'est un cours d'eau...

**M. JEAN HARDY :**

On met un ponceau.

6065 **M. BERNARD CARON :**

On met un ponceau. C'est automatique.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6070

Puis est-ce que votre égouttement de l'autoroute va tomber dans ce fossé-là?

**M. BERNARD CARON :**

6075

Si c'est un point bas, oui.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6080

Mais c'est l'fun d'abord, vous allez nous aider à le payer quand il va être à recreuser?

**M. BERNARD CARON :**

Un service public n'a pas à payer pour ce service-là.

6085

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Mais ça, c'est un inconvénient pour les agriculteurs. Parce que nous autres, on paye selon les acrages égouttant pour tout l'entretien de nos fossés en zone agricole, avec les riverains qui ont des maisons, puis l'autoroute vient mettre un surplus d'eau. Elle va amener ça dans des endroits où est-ce qu'on n'était pas habitués de la voir. Ça va faire des surplus d'eau, puis on va avoir à faire entretenir ces cours d'eau-là.

6090

Nous autres, nos demandes de l'UPA, c'est de se faire aider à... selon votre superficie égouttante, vous nous aidez à payer les cours d'eau.

6095

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Caron.

6100

**M. BERNARD CARON :**

Je répète la même chose. Les services publics n'ont pas à payer pour de telles dépenses.

**LA PRÉSIDENTE :**

6105

Alors, c'est une demande que vous devez faire de façon globale à l'UPA, parce que c'est important que globalement ce message-là soit transmis si vous estimez qu'il est important à se rendre auprès du gouvernement. Mais c'est tout ce qu'on peut avoir aujourd'hui.

6110 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Deuxième chose. Dans certaines parties, il y a des systèmes de drainage qui pouvaient avoir été installés, puis qui s'égouttaient dans les cours d'eau. Mais là, si vous passez par-dessus, est-ce qu'il y a des aménagements possibles ou est-ce que c'est nous autres qui devons prendre la charge de remettre ça en état?

6115

**M. BERNARD CARON :**

Je repends, vous n'étiez pas là au début de l'après-midi?

6120

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Non, je travaillais aujourd'hui, j'avais pas la chance d'être là. Mais si c'est déjà déposé, je peux m'arranger pour avoir l'information autrement là.

6125

**M. BERNARD CARON :**

Vous allez l'avoir dans le verbatim.

6130

**M. MARTIN BELLEFROID :**

C'est beau d'abord, j'ai d'autres questions qui sont importantes aussi.

6135

**M. BERNARD CARON :**

Donc, j'ai fait une déclaration au début de l'après-midi à ce sujet-là.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6140

Je vous remercie. Par rapport aux haltes routières, ça serait peut-être le fun de s'informer ce qui se fait dans les autres autoroutes, parce que je sais qu'il y en a une sur la 15 qui est en construction où c'est un poste de pesée. Peut-être regarder qu'est-ce qui se fait là-bas au point de vue de grandeur et de lieu de... ils sont en train d'en construire un depuis six mois, je pense, sur la 15.

6145

**LA PRÉSIDENTE :**

Pourriez-vous répéter?

6150

**M. BERNARD CARON :**

Oui. C'est que j'écoutais madame, puis je n'écoutais pas monsieur.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6155

Sur l'autoroute 15, ils sont en train de faire un poste de pesée, je pense bien?

**M. BERNARD CARON :**

6160

Effectivement, à Lacolle.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6165

Il est-tu à 4, 5 kilomètres de la douane? Quelque chose comme ça? Oui?

**M. BERNARD CARON :**

C'est la distance. Il est à 4.3.

6170

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Je me demandais comme ça si c'était les normes. Parce que dans ma tête à moi, s'ils décollent de la douane puis on peut les arrêter avant qu'ils aient fait 10 kilomètres, au moins ils décollent rien qu'une fois. Si on est dans le premier kilomètre, ils n'ont pas encore parti à 100 kilomètres, puis...

6175

**M. BERNARD CARON :**

Notre objectif était de le faire le plus près possible de la douane, mais le plus près c'était 4 kilomètres, 4.3.

6180

**M. MARTIN BELLEFROID :**

C'est beau. Je voulais revenir aux milieux humides. J'ai juste un commentaire.

6185

Tantôt, on disait que les milieux humides, il y en avait qui avaient un potentiel moins intéressant, puis il y en a d'autres qui ont des potentiels plus intéressants. Je pense que ça dépend juste où est-ce qu'il est situé. Parce que quand vous voulez construire quelque chose dedans, puis que... c'est comme chez madame MacFalane, il y a pas un potentiel intéressant. Puis quand il est dans les champs des agriculteurs comme les Tougas et les autres, là, là c'est un potentiel intéressant. Je pense que des fois, il faudrait qu'on soit sûr de ce qu'on veut dire. S'il est bien situé, pour vous autres c'est correct, mais pour nous autres c'est un inconvénient.

6190

Puis deux autres petites choses. Nous autres à Pike River, Saint-Armand, on a des services de premiers répondants et de pompiers qui desservent les routes quand il y a des

6195

accidents. La municipalité, on a eu des interrogations voir si on serait appelés à aller faire les services de premiers répondants sur l'autoroute, puis on aimerait ça avoir des réponses là-dessus quand que... peut-être que vous ne pouvez pas tout de suite, là, mais...

6200 **M. BERNARD CARON :**

Je pense que la réponse viendrait peut-être de la Sécurité civile plutôt que le ministère des Transports, la Sûreté du Québec ou le ministère des Transports.

6205 D'après moi, en tout cas, si je me fie à ce qui se passe ailleurs, quand il y a un accident sur l'autoroute, il y a un feu, c'est les pompiers les plus proches qui viennent intervenir.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6210 Un feu, c'est une chose. Mais quand on parle de services de premiers répondants, on avait développé ça pour porter assistance à nos résidants, puis on s'est aperçu au nombre des années que c'est bien l'un de les avoir, mais qu'ils sortent aussi souvent sur la route 133 pour le moment que dans nos résidences.

6215 On ne voudrait pas se ramasser d'offrir un service, qui était à prime abord pour nos résidants, à l'offrir pour du monde qui passe sur l'autoroute sans se faire rembourser nos frais. Ça ne nous dérange pas d'y aller là, on peut être prêts à faire notre partie pour sauver des vies, mais on ne veut pas être les seuls à payer pour ça. On a fait beaucoup de représentations au ministère des Transports, à la Sûreté du Québec, pour essayer de se faire rembourser nos frais sur la 133, 6220 puis il n'y a jamais moyen.

**LA PRÉSIDENTE :**

6225 Ça, c'est au niveau de la municipalité, ça?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6230 Des municipalités qui sont partenaires dans le système de premiers répondants à Saint-Armand et Pike River ensemble.

**LA PRÉSIDENTE :**

6235 D'accord. Alors, est-ce que cette problématique-là a été amenée à l'Union des municipalités du Québec?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Si haut que ça, je le sais pas. Je sais qu'on a eu des discussions avec la MRC.

**LA PRÉSIDENTE :**

6240

Mais c'est une question d'équité...

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6245

Oui, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

6250

... que vous soumettez là. Bon, on va...

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6255

Parce que ce n'est pas tout le monde qui l'offre ce service-là. Ça fait que c'est sûr que tu peux pas...

**Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

6260

C'est des ententes intermunicipales pour les incendies?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6265

Oui. C'est un genre de regroupement des deux municipalités qui s'offrent le service de pompiers ensemble, oui.

C'est juste que nous autres, on veut s'assurer qu'on ne sera pas les seuls à payer. Ça ne nous dérangera pas d'y aller, mais... puis on l'avait mentionné au départ. Puis ce n'est peut-être pas pour le ministère des Transports que je le dis, c'est juste pour plus tard, que quelqu'un...

**M. BERNARD CARON :**

6270

Je n'ai vraiment pas de réponse. Si, madame la présidente, vous voulez qu'on aille chercher une réponse, on... mais la réponse va passer probablement par le ministère de la Sécurité publique.

**LA PRÉSIDENTE :**

6275

On va aller chercher la réponse, on a un répondant.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6280

C'est correct. C'était juste pour qu'on le note à quelque part.

**LA PRÉSIDENTE :**

6285 Mais on va le noter aussi dans le rapport. Vous nous en reparlerez en deuxième partie d'audience publique.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6290 Je vais essayer de garder ma feuille, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous regarderez dans les transcriptions.

6295 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Je pense que ça fait le tour. Peut-être qu'il y a d'autre chose, mais je ne m'en souviens plus de tout au complet. J'en avais parlé pas mal tantôt. Je vous remercie beaucoup.

6300 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Gilbert Williams, s'il vous plaît. Le registre va être fermé dans trois minutes.

**M. GILBERT WILLIAMS :**

6305 Bonjour, madame la présidente. C'est pour savoir, les sentiers de motoneige, s'ils ont des sorties? Parce qu'à date, on a cinq sorties à partir de Saint-Armand à aller jusqu'à Iberville.

**M. BERNARD CARON :**

6310 Madame la présidente, il y a eu dans le cadre de l'autoroute 35 une rencontre spécifique avec les clubs de motoneige et leur association. J'ai un compte rendu de cette rencontre-là. Ce que je me proposerais, c'est de vous déposer ce compte rendu-là.

6315 Par contre, il m'est difficile de répondre directement à monsieur, parce que c'est une personne de chez nous qui les a rencontrés. Malheureusement, je n'ai pas la réponse. Mais il y a eu une rencontre spécifique avec les clubs de motoneige et j'ai un compte rendu à ce sujet-là. Et l'objectif était justement de savoir: est-ce que la présence de l'autoroute 35 apporte des inconvénients et est-ce qu'il y a des solutions qui peuvent être apportées? Et cette rencontre-là  
6320 était interactive entre les employés du ministère et les clubs de motoneige.

Malheureusement, la question précise de monsieur, je ne peux pas y répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

6325

Vous allez pouvoir y répondre plus tard par écrit?

**M. BERNARD CARON :**

6330

On va la prendre en note. Si monsieur veut bien... vous avez participé à la rencontre avec les motoneigistes?

**M. GILBERT WILLIAMS :**

6335

Non.

**M. BERNARD CARON :**

6340

Mais nous, il y a eu une rencontre avec les responsables et je me demande si votre... je vais prendre en note la question voir si dans le compte rendu... mais il serait intéressant de faire part de vos commentaires à votre club de motoneige, de façon à ce que ça puisse transiter par le club et l'association par la suite.

6345

Parce que la communication que l'on a, et je dois dire que ça a été une demande spécifique de la ministre, madame Julie Boulay, qui nous a demandé dans le cas de la 35 et dans le cas de la 30, deux nouvelles autoroutes, elle a dit: «Je veux que vous teniez compte...» étant donné qu'une autoroute, ça crée une barrière, elle a dit: «Je veux que vous rencontriez de façon spécifique les quads et les motoneiges de façon à comprendre la problématique que l'autoroute leur amènerait.» Donc, c'est dans ce cadre-là qu'on a eu des rencontres.

6350

Par contre, si vous me redonnez votre question, peut-être si vous voulez reprendre votre question, s'il vous plaît.

**M. GILBERT WILLIAMS :**

6355

Bien, c'est pour vérifier voir dans quel coin qu'elles sont les traverses de motoneige. Parce qu'il y en a une normalement à Pike River. Après ça, il y en a une à Saint-Sébastien.

**M. BERNARD CARON :**

6360

Où sont les traverses de motoneige sur le tracé de la 35.

**M. GILBERT WILLIAMS :**

6365

À date.



**M. BERNARD CARON :**

Non, non. Votre question, c'est ça.

6370

**M. GILBERT WILLIAMS :**

Dans le moment, alentour de 25 kilomètres, qui va à Venise, qui va virer à Lacolle. Puis Lacolle, c'est un autre club. Ça, c'est notre sentier qui traverse, mettons, sur Urbain Bellefroid.

6375

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, l'ensemble des sentiers existants, ce serait important de savoir comment ils vont pouvoir continuer leur opération.

6380

**M. BERNARD CARON :**

Ce que je vais faire, l'Association des motoneigistes nous a remis leur carte de sentiers et il y a le compte rendu.

6385

**M. GILBERT WILLIAMS :**

Parce qu'à date, il y a deux clubs impliqués là-dedans, le Club d'Iberville, puis Club de baie Missisquoi.

6390

**M. BERNARD CARON :**

En tout cas, ce que je peux assurer, c'est qu'il y a eu une communication spécifique à ce sujet avec les associations et les clubs.

6395

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on va rendre ça disponible à la fois sur le site Internet et dans les centres de consultation. Examinez ça, ça va être fait le plus vite possible, et puis si vous trouvez qu'il y a encore des problèmes, dites-nous-le en deuxième partie.

6400

**M. GILBERT WILLIAMS :**

Merci beaucoup. Puis une autre... je suis camionneur aux États-Unis, puis les échangeurs en trèfle, je ne suis pas en faveur de ça pantoute. C'est très dur sur les *brakes*, puis un peu de tout, si on veut.

6405

Aux États-Unis, on en fait beaucoup en diamant. Surtout sur la 81, on en fait beaucoup de ça.

6410

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ça, le losange.

6415

**M. GILBERT WILLIAMS :**

C'est ça. Puis les chemins, moi, je ne les trouve pas trop larges. Surtout la 202 qui vient d'être faite de Venise à aller à Lacolle, c'est large comme ma main. C'est fait pour les chevaux. Je te dis qu'il faut se serrer un peu quand tu passes sur les... ils élargissent pas les chemins. C'est toujours les mêmes distances.

6420

**LA PRÉSIDENTE :**

Je n'ai pas compris votre question.

6425

**M. GILBERT WILLIAMS :**

C'est parce qu'ils ont fait des chemins en asphalte à partir de Clarendville à aller à Venise. Puis ils n'élargissent pas les chemins. Ils restent toujours dans les mêmes détails, puis ils sont un petit peu plus hauts, ils sont encore pire. Parce que si tu débarques en bas, tu y vas.

6430

Puis un autre petit point. Je l'ai mangée celle-là. O.K., tout à l'heure on parlait des... ils ont parlé tantôt des vidanges à terre. Aux États-Unis, c'est les prisonniers qui ramassent les vidanges. C'est juste un petit point en passant. On devrait faire pareil ici aussi. Ce n'est pas des prisonniers qui ont tué, c'est des prisonniers, des petits...

6435

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais ils ont des chaînes aussi. J'ai déjà vu ça aussi.

6440

**M. GILBERT WILLIAMS :**

Non.

6445

**LA PRÉSIDENTE :**

J'en ai vu, moi, avec des chaînes.

**M. GILBERT WILLIAMS :**

6450

Oui, j'en ai vu, moi aussi, mais ils ont pas tous des chaînes. Ils ont un gardien en arrière puis un gardien en avant. Mais en tout cas, c'est en passant. Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

6455

Merci. Monsieur Martin Bellefroid, s'il vous plaît.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6460

C'est pas pour être tannant que je veux être le dernier. Nous à Pike River, on a un chemin qui s'appelle le chemin Morgan, qui dessert les carrières, qui vient rejoindre la route 133. Il y a des carrières dans ce coin-là qui ont déjà commencé à fournir de la roche pour l'autoroute 30, qui est en train de se faire, puis il y a six camions qui transportent à la journée longue dans ce coin-là.

6465

Nous, on a de fortes appréhensions qu'on va être obligés d'entretenir cette route-là quand la 35 va se faire. On aimerait ça se faire aider dans ce point-là. Puis en tant que représentant de la municipalité, je suis conseiller municipal, on avait parlé de voir avec le ministère des Transports pour qu'au moins le temps des travaux, ils le prennent à leur charge.

6470

**LA PRÉSIDENTE :**

L'entretien de la route?

6475

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Bien, parce que là, s'il se met à passer 500 camions par jour, nous autres, on ne sera pas capable de le garder en état.

6480

**M. BERNARD CARON :**

La seule réponse que je peux vous faire, envoyez-moi une résolution, puis on va l'étudier.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6485

Ça fait à peu près 25 qu'on envoie à notre député pour que vous le repreniez, le ministère des Transports, personne veut le reprendre.

**M. BERNARD CARON :**

6490

On ne reprendra pas le chemin, ça c'est sûr.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Non, mais pendant dans le temps des travaux?

6495

**M. BERNARD CARON :**

Non plus. Tout ce qu'on va faire, et je pense que j'en ai donné l'explication à madame, si vraiment ces matériaux-là sont destinés à un chantier bien spécifique, ce que l'on fait, c'est qu'on regarde l'état du chemin avant que les travaux commencent. Et à la fin des travaux, bien, on regarde s'il y a une différence et on s'organise pour faire de l'entretien ou pour vous fournir un soutien au niveau de l'entretien.

6500

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6505

Si ça dure dix ans...

**LA PRÉSIDENTE :**

6510

Oui, c'est ça.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Si ça dure dix ans les travaux ou cinq ans, je ne veux pas l'entretenir cinq ans de temps puis qu'après ça, vous allez me dire: «Il est en bon état, tu as fait une bonne job.» Je veux que vous le fassiez le temps des travaux.

6515

**LA PRÉSIDENTE :**

6520

Mais ça doit se faire, ça?

**M. BERNARD CARON :**

Malheureusement, on ne le fera pas.

6525

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, ça ne se fait pas?

6530

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Il y a 1 mille de long, il y a pas 25 milles là.

**M. BERNARD CARON :**

6535

Regardez, vous dites pour l'autoroute 30?

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6540

Bien, pour la 30, c'est commencé.

**M. BERNARD CARON :**

6545

Je n'ai pas de travaux sur la 30, actuellement.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

À Candiac, c'est quoi les travaux qu'il y a?

6550

**M. BERNARD CARON :**

C'est la route 132.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6555

C'est le ministère des Transports qui est maître d'oeuvre?

**M. BERNARD CARON :**

6560

Oui. C'est la route 132, ce n'est pas...

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6565

Bon, bien, c'est vous autres aussi que ça touche. Moi, je veux juste être sûr que je ne paierai pas quand ce sera la 35. C'est juste ça que je veux m'assurer.

**M. BERNARD CARON :**

6570

Mais je pense que...

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Je veux juste que ça soit noté.

6575

**M. BERNARD CARON :**

Dans le verbatim, c'est noté la façon dont nous fonctionnons. Je l'ai dit un peu plus tôt.

6580 Généralement, avant que l'on fasse des travaux, on prend l'état du réseau municipal et on a un camion avec un système de caméra spécifique pour ça. Et après les travaux, on refait le même passage et on s'assoit avec la municipalité et on regarde est-ce qu'il y a une différence ou non. S'il y a une différence, on regarde s'il y a quelque chose à faire au niveau du ministère. Donc, c'est...

6585 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Cette route-là, à chaque année, on met plus que 1 000 tonnes de roche dedans pour l'entretenir. Pendant que vous allez transporter de la roche sur l'autoroute, nous autres, on ne veut pas l'entretenir. Ça fait que c'est soit qu'on va le fermer aux camions lourds ou bien vous allez l'entretenir pour nous autres. On a le droit de le fermer. Ça fait qu'il va falloir que quelqu'un le fasse. Nous autres, on ne l'entretiendra pas, on l'a dit.

6590 Pour le moment, on a des camionneurs de notre municipalité qui y vont. C'est pour ça qu'on le laisse, pour les aider. Mais quand ça, ça va être passé, on ne le laissera pas pour que le ministère des Transports l'use pour nous autres. C'est certain qu'on vous demande juste le temps des travaux, pas pendant 100 ans après.

6595 **M. BERNARD CARON :**

6600 Regardez, madame, j'ai donné le principe pour l'autoroute 35. Je pense que là, on parle de la route 132.

**LA PRÉSIDENTE :**

6605 D'accord. Mais pour la 35...

**M. MARTIN BELLEFROID :**

Pour le moment. Mais pour plus tard?

6610 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais pour la 35, le début des travaux, la fin des travaux, il y a quand même quatre phases.

6615 **M. BERNARD CARON :**

Oui.

6620 **LA PRÉSIDENTE :**

Au moins à chaque phase, vous pourriez vous reparler?

**M. BERNARD CARON :**

6625 Je pense que oui. Puis j'ai avec moi Robert Paquin, qui sera le grand responsable de ces travaux-là. Je pense que le message est passé.

**LA PRÉSIDENTE :**

6630 D'accord.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6635 Puis la deuxième chose, c'est que pendant que les travaux se feront, ça serait l'un que si la 133 est utilisée d'une manière plus importante pour faire les premières sections, qu'elle soit pavée d'une manière convenable pour pas que ça fasse des inconvénients au trafic et au voisinage actuel. Parce que, pour le moment, c'est épouvantable.

**LA PRÉSIDENTE :**

6640 D'accord. Vous viendrez nous dire ça en deuxième partie aussi.

**M. MARTIN BELLEFROID :**

6645 Je peux bien faire ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

6650 **M. MARTIN BELLEFROID :**

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

6655 Merci. Le registre est fermé. Il n'y a personne d'autre d'inscrit. Alors, ceci met fin aux travaux de la première partie d'audience publique.

6660 Je voudrais remercier tous les gens qui ont collaboré, le promoteur pour la rapidité à laquelle vous avez répondu aux questions qui ont été posées; les ministères et organismes, ceux qui restent ici. Les représentants aussi, je vous remercie infiniment. Puis aussi le public, un gros, gros merci pour vous préoccuper de votre environnement, votre qualité de vie et l'avenir de votre région. À la prochaine.

6665

\* \* \* \* \*

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.

6670

Et, j'ai signé :

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**

6675