

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 12 décembre 2005, 17 h 30
Campus du Fort Saint-Jean
15, Jacques-Cartier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 DÉCEMBRE 2005.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU	
MICHEL MERLEAU, MARIO VERVILLE	2
MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE	
ANDRÉ BERGERON	14
FERME FON-BEN INC.	
MARYSE FONTAINE, NOÉMIE FONTAINE	18
FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-HYACINTHE	
RENÉ WALASZCZYK, ANNIE TESSIER	23
SYNDICAT DE L'UPA DES FRONTIÈRES	
MARIELLE CARTIER-VIENS	34
REPRISE DE LA SÉANCE	37
MOUVEMENT ÉCOLOGIQUE DU HAUT-RICHELIEU	
MARC DELAGE	37
SYNDICAT DE L'UPA PRÉ-VERT	
RÉJEAN BESSETTE, ANNIE TESSIER	47
CHAMBRE DE COMMERCE DU HAUT-RICHELIEU ET CONSEIL ÉCONOMIQUE DU HAUT-RICHELIEU	
MICHEL FECTEAU, MARIE-CLAUDE BEAUVAIS	52
COMITÉ D'ACTION SAINT-GÉRARD	
JOSÉE POISSANT, CAROLE CORBEIL	66
FERME MÉDAU INC.	
CHANTAL DAUDELIN	69
MAXIME TREMBLAY	71
DROIT DE RECTIFICATION :	
BERNARD CARON, MINISTÈRE DES TRANSPORTS	73

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Soyez les bienvenus à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.

10 Je suis Claudette Journault, je préside la commission chargée d'étudier ce projet. Je suis accompagnée de madame Lucie Bigué, commissaire au BAPE. Alors, nous avons la responsabilité de réaliser le mandat qui a été confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

15 Permettez-moi d'abord de vous présenter l'équipe de la commission. Alors, les analystes qui supportent les travaux de la commission sont madame Sophie Hamel-Dufour qui est ici présente. Il y a également mesdames Julie Crochetière et Sylvie Mondor. La coordonnatrice du secrétariat de la commission est madame Anne-Lyne Boutin au secrétariat derrière la salle. La responsable des relations avec les citoyens et les communautés, également les communications avec la presse, c'est madame Danielle Hawey. L'agente de secrétariat, madame Louise Marois.

20 Le responsable de l'organisation technique, monsieur Daniel Moisan. À la régie sonore, c'est monsieur Alexandre Perrault et la sténographe officielle est madame Lise Maisonneuve.

25 Je vous rappelle que nous avons ensemble examiné le projet à l'étude dans cette localité les 14 et 15 novembre derniers, et le 16 et 17 novembre, on était à Saint-Sébastien pour poursuivre l'étude du projet. Nous avons, à ce moment-là, reçu plusieurs questions de la salle, la commission aussi a posé des questions.

30 Ce soir, on en est à la deuxième partie. Donc, c'est une partie qui est consacrée à recevoir l'opinion des gens. Alors, nous avons actuellement onze personnes inscrites pour la présentation de ce soir. Je demanderai à ces personnes de se présenter au secrétariat, si elles ne l'ont déjà fait, pour signifier leur présence. Puis la façon dont on va procéder, c'est qu'on va appeler les gens par ordre d'inscription, comme madame Boutin vous l'a signifié, et la commission échangera avec les gens qui viendront présenter leur mémoire. Vous avez une plage d'une trentaine de minutes pour présenter votre mémoire et pour échanger avec la commission. Alors, on vous suggère peut-être 35 d'y aller sur les conclusions ou les points que vous estimez les plus importants si votre mémoire contient plusieurs pages.

40 Également, s'il y a des gens dans la salle qui sont intéressés à venir exprimer leur opinion sur le projet, vous pouvez vous inscrire au registre. Madame Hawey est là pour recevoir vos inscriptions. À ce moment-là, vous aurez une dizaine de minutes pour échanger avec la commission.

45 Je vous signale qu'au cours de cette deuxième partie, ni l'initiateur du projet ni les personnes-ressources qui avaient été invitées en première partie, soit des ministères ou des municipalités, ne sont là pour échanger avec le public ou avec la commission. C'est plutôt un échange direct avec les gens qui viennent s'exprimer.

50 Cependant, toute personne peut rectifier des faits, et pour rectifier des faits et non venir s'exprimer contre un mémoire mais bien rectifier des faits, vous devez vous inscrire au registre à la fin de la séance. On va ouvrir sur le droit de rectification.

55 Suite à la deuxième partie de l'audience publique, la commission va préparer son rapport et, au cours de cette période de six ou sept semaines finalement de rédaction, il est possible que la commission ait d'autres questions à acheminer soit au promoteur, soit à des ministères ou à des gens qui sont venus s'exprimer. On va le faire, à ce moment-là, par écrit. Nous allons déposer notre rapport auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 14 mars 2006.

60 Je vous rappelle également que tous les documents qui ont été déposés auprès de la commission ont été rendus publics jusqu'à présent dans le site Internet du BAPE ou dans les centres de consultation. Ça a été le cas également pour les transcriptions et les transcriptions de la deuxième partie vont également être déposées dans les centres de consultation.

65 Nous tenons à vous souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Alors, dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire, madame Hawey va vous en donner une copie.

70 Alors, dès maintenant, nous allons entendre les gens qui sont inscrits. Nous allons les inviter par ordre d'intervention. S'ils veulent se joindre à d'autres personnes, je leur demanderais cependant de se présenter à ce moment-là à la table. Alors, sans plus tarder, nous allons entendre la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, s'il vous plaît.

75 **M. MICHEL MERLEAU :**

Bonsoir!

80 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

M. MICHEL MERLEAU :

85 Mon nom est Michel Merleau. Monsieur Mario Verville est directeur du Service de l'aménagement à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Monsieur Verville a déjà d'ailleurs eu l'occasion de s'exprimer et de débattre de quelques points lors de la première audience qui avait lieu ici, mais dans une autre salle.

90 Merci de nous entendre. La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu tient à profiter à nouveau de cette audience pour vous exprimer son accord et son appui inconditionnel au parachèvement de l'autoroute 35, autoroute 35 qui, pour nous, est une artère de transport mais aussi une artère de développement majeur tout particulièrement à l'intérieur du corridor Montréal – Boston.

95 Alors, au cours des 30 dernières années déjà, beaucoup de mémoires et de documents vous ont été présentés, ont été présentés à diverses instances gouvernementales tentant de démontrer et démontrant le bien-fondé du parachèvement de l'autoroute, mais aussi tentant à démontrer l'importance de préserver autant que possible la nature le long du même parcours.

100 Je pense que l'autoroute 35 est un exemple de développement que l'on doit autant que possible faire de façon intégrée. C'est-à-dire qu'on doit intégrer à la fois la notion de développement et la notion de préservation de nos acquis, tant fauniques que floristiques.

105 C'est un peu ce que je dis dans le document. Ce que j'indique, c'est qu'on parle vraiment de développement intégré, c'est-à-dire qu'il y a de la place pour faire du développement et il y a également de la place pour préserver la nature.

110 J'aimerais aussi apporter une notion qui est maintenant véhiculée, particulièrement par le gouvernement fédéral, qui est la notion de région transfrontalière. Il y a un groupe d'étude – j'y reviendrai peut-être un peu davantage tantôt en vous citant quelques personnages qui participent aux études – pour vous démontrer que finalement l'épine dorsale d'une région transfrontalière, c'est bel et bien ses voies de communication et tout particulièrement, c'est ça, son autoroute ou ses autoroutes. Alors, naturellement s'ajoutent à ça, mais le débat n'est pas là aujourd'hui, les voies ferrées et les aéroports, mais l'épine dorsale du développement est bel et bien l'autoroute.

115 Je cite ici un extrait du rapport intitulé : *L'émergence des régions transfrontalières*, qui est un rapport publié par Développement économique Canada, qu'on retrouve d'ailleurs sur le site Internet du groupe de recherche en politique du gouvernement du Canada et j'ai la référence dans mon document. Et je cite :

120 *Il existe une certaine richesse dans le niveau et la diversité des liens économiques entre le Canada et les États-Unis. Toutefois, dans les régions transfrontalières, les activités économiques et commerciales canado-américaines sont indéniablement plus fortes et*

complexes.

125

Alors, c'est une nouvelle préoccupation qu'ont les gouvernements supérieurs de voir comment miser davantage sur le fait qu'il y a des régions transfrontalières qui, en somme, ont plus d'affinités avec les régions voisines de l'autre côté de la frontière souvent qu'avec les régions voisines à l'est ou à l'ouest. Alors, c'est une nouvelle réalité; ce n'est pas vraiment une nouvelle

130

réalité, c'est comme ça, mais on commence davantage à en prendre conscience.

Dans la présentation qu'on vous a faite, on vous a joint un certain nombre de documents dont une étude du groupe Génivar qui date de 2001. Alors, je n'ai pas l'intention de reprendre toutes les études économiques qui ont été faites, ça serait absolument inutile et redondant, sauf

135

que cette étude-là qui était très succincte et qui avait été faite pour le compte de la MRC révèle des chiffres qui, aujourd'hui, depuis 2001, avec des statistiques de 1996 n'ont fait que s'amplifier depuis leur publication.

140

Alors, je joins aussi au document une carte qui fait état de demandes qu'on va vous faire tantôt et de la planification stratégique de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu à l'intérieur de laquelle, dans son guide de planification, dans son GPS, on fait état, un des principaux enjeux, un des huit enjeux est précisément le parachèvement de l'autoroute 35, qui s'inscrit dans une stratégie de développement à long terme de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu qui est la ville d'agglomération la plus importante au Québec et la ville satellite de Montréal qui est également la plus importante.

145

Alors, vous avez ça à l'intérieur des documents qui sont en annexe du document ici.

150

Nous tenons aussi à remercier publiquement les gens du ministère des Transports qui, en tout cas à ce jour, avec ce qu'on a pu lire, ont fait un excellent travail de préparation du dossier. Je pense que c'est surtout du fait qu'aujourd'hui, ils n'ont pas à s'exprimer, on peut, je pense, témoigner du beau travail qu'ils ont fait de préparation de ce dossier. Et nous les remercions aussi d'avoir pris la peine de consulter le milieu tout au long du processus parce que, finalement, l'autoroute 35 n'est pas uniquement un outil de transport du ministère des Transports, c'est vraiment un outil de développement dans l'ensemble d'une région.

155

Nous profitons de cette audience pour vous présenter, vous suggérer, suggérer au ministère en même temps possiblement deux ajouts sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, mais deux ajouts qui ne devraient d'aucune façon venir handicaper ou venir stopper ou retarder le parachèvement de l'autoroute 35 dans le tracé qui vous a déjà été présenté. En réalité, on parle d'une bonification de la proposition.

160

Dans un premier temps, on parle de l'ajout d'une voie de service à partir de l'échangeur Grande Ligne jusqu'au parc industriel d'Iberville et ce, pour servir finalement deux objectifs bien précis. Dans un premier temps, permettre une desserte du parc industriel de la circulation lourde du sud et de l'est vers le parc industriel pour éviter que la circulation lourde n'emprunte

165 des routes locales non conçues pour recevoir des camions lourds. Et aussi pour permettre, pour
faciliter la desserte des terres de chaque côté de l'autoroute. Parce qu'on sait que l'autoroute,
même sur le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu, a tendance à séparer quelques terres agricoles
en deux. Alors, cette desserte-là faciliterait considérablement la desserte de ces terres de part et
d'autre de l'autoroute.

170 L'autre ajout en serait un de dimension plus touristique. Ça serait de demander au ministère
la possibilité de faire ici, comme il s'est fait ailleurs, de construire une passerelle au-dessus de
l'autoroute pour le prolongement de la piste cyclable Montérégiade II. Actuellement, la
175 Montérégiade a un circuit à l'intérieur de la ville mais les gens étant des gens ayant de mauvaises
habitudes, certains, même on me dit plusieurs, ont tendance à traverser l'autoroute à des endroits
qui ne sont pas finalement équipés pour le faire. C'est-à-dire qu'on traverse l'autoroute, on brise les
clôtures et on traverse l'autoroute. Ce qui en soi n'est pas une pratique très sécuritaire.

180 Alors, vous avez ces deux documents-là d'ajoutés en annexe au document qu'on vous a
déjà présenté.

185 Il y a une autre dimension – bon, celle-là, on ne l'a pas ajoutée à notre document mais je
crois que cette dimension-là a déjà été signalée – ce serait d'inciter le ministère et le ministère de
l'Environnement finalement de favoriser l'implantation de coupe-vent avec des végétaux, de
chaque côté de l'autoroute, autant dans la nouvelle partie que dans la partie existante, pour éviter
notamment les problèmes de neige l'hiver. On sait qu'on parle d'une région qui est excessivement
190 plate et les problèmes de neige, d'accumulation de neige par grands vents sont carrément
dangereux. Alors, je pense qu'avec l'autoroute, il serait avisé pour le ministère des Transports et le
ministère de l'Environnement de favoriser une plantation, pas agressive mais presque, de chaque
côté de l'autoroute mais tout particulièrement du côté ouest de l'autoroute pour éviter les dommages
qui peuvent être causés à la circulation, les problèmes de circulation dus à la neige, à
l'accumulation de neige.

195 Alors, peut-être revenir un peu à la dimension, et très brièvement, à la dimension des
régions transfrontalières. Alors, j'y consacre une page dans le document d'à peine trois pages et
demie que je vous ai présenté. Il y a quelques citations qui méritent ou quelques préoccupations
soulevées lors d'une récente consultation qui méritent d'être soulevées.

200 Selon un professeur du Center for International Business School de New York, de Pace
University à New York, il disait que l'autoroute 35 – parce que monsieur Blanks, professeur Blanks
a passé deux ans à étudier l'ensemble des corridors de commerce sur le continent nord-américain.
Il s'est rendu compte que finalement, le développement de l'industrie, toutes catégories
confondues, autant l'agroalimentaire que l'industrie conventionnelle, va désormais se faire le long
des corridors de commerce, va se concentrer le long des corridors de commerce. Et pour qu'un
205 corridor de commerce se développe, ça prend absolument une infrastructure de

transport qui est capable de supporter. Alors, c'est un témoignage intéressant qui mérite, je pense, qu'on s'y attarde.

210 Alors, les routes de commerce, les corridors de commerce sont des corridors qui s'étendent du Canada jusqu'au Mexique. Et nous, ici, on a essentiellement à partir du Québec trois gros corridors pour desservir directement vers le sud et un vers l'est et un vers l'ouest. Alors, un de ces corridors, c'est précisément le corridor de l'autoroute 35.

215 Ça, c'est une petite note assez intéressante que monsieur François Lebrun soulevait, l'ancien délégué du Québec à Boston, il soulignait que ce n'est pas d'hier qu'il y a des affinités entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre, le premier délégué commercial du Québec ayant été appointé à Boston en 1650. Alors, c'est comme au début de la colonie.

220 Aussi, selon monsieur John Adams, qui est le directeur du Laredo Development Foundation, qui est plutôt sur la frontière du Mexique et qui travaille beaucoup sur le corridor, indiquait que toute l'économie des régions frontalières est basée sur l'efficacité et l'efficience de ses réseaux de transport.

225 Et là, il y a quelques *buzz words*, si vous me permettez le mot, que les Américains utilisent, qu'une autoroute digne de ce nom est capable finalement de répondre, on parle des dimensions de *Just-in-time*, du *Tigh Supply Chain* et du *Homeland Security*. Alors, toutes ces notions-là confondues ensemble font en sorte que finalement, on ne pourra pas faire du commerce avec les États-Unis si on n'a pas les infrastructures requises pour le faire.

230 Vous avez dans le document les références pour monsieur Adams et tout.

Pour l'instant, je m'arrête là. Si vous avez des questions, monsieur Verville et moi allons répondre avec joie. Mais, encore une fois, notre présence ici était pour vous signifier sans l'ombre d'un doute notre accord au parachèvement de l'autoroute 35.

235

LA PRÉSIDENTE :

240 Merci pour votre mémoire. Monsieur Merleau, on a quelques questions pour vous. D'abord, j'ai demandé qu'on projette à l'écran le secteur pour l'échangeur.

240

245 D'abord, pourriez-vous nous parler de votre parc industriel, son taux d'occupation actuel et les besoins anticipés, tant en ce que vous avez actuellement dans les cartons ou est-ce que c'est de la projection à long terme? Parce que vous proposez une voie de desserte, puis c'est en grande partie pour accommoder ce parc industriel, son agrandissement. Ça irait chercher des nouvelles terres agricoles ou c'est déjà du terrain qui est dézonné? Et nous parler justement de cette localisation.

M. MICHEL MERLEAU :

250 Alors, le parc industriel actuellement serait desservi – je n'ai pas les statistiques exactes –
mais serait desservi autour de 60-65 %. Il y a encore des terres à desservir. Nous avons d'ailleurs
servicé des lots l'an dernier. Nous avons aussi des compagnies qui sont en pleine expansion et, de
plus en plus, les compagnies autant dans le parc industriel d'Iberville que dans les deux autres
255 parcs industriels de Saint-Jean, les compagnies installées ici, heureusement, les compagnies font
de plus en plus de l'exportation. On dit heureusement, parce que c'est la seule façon pour nos
compagnies de demeurer compétitives. Alors, c'est sûr que la très, très grande partie des
exportations sont destinées aux États-Unis. Et il est évident que quand on va faire le
parachèvement de l'autoroute 35, l'autoroute 35 va devenir l'autoroute privilégiée pour les
exportations à partir des parcs industriels ici.

260 Alors, quand les gens vont partir des États-Unis, quand on va faire de l'importation, il est
évident que les importations en provenance des États-Unis, les gens étant ce qu'ils sont et voulant
sauver quelques kilomètres, ils vont avoir tendance à sortir à Grande Ligne et à emprunter le 3^e
Rang pour se rendre au parc industriel. Alors, ces routes-là n'ont pas été conçues pour accueillir
265 une circulation comme celle-là.

 Aussi, faut-il rappeler que ces routes-là sont des routes qui sont très utilisées par les
agriculteurs et par la population locale. N'ayant pas été conçues pour recevoir la circulation lourde,
ça peut devenir carrément dangereux de l'emprunter. Ça va?

270

M. MARIO VERVILLE :

 J'aimerais tout simplement aussi, je crois qu'il y a un élément qui est assez important à
ajouter dans le cadre de la demande de la Municipalité à l'égard du prolongement d'une voie de
275 service entre Grande Ligne et le parc industriel. Il faut rappeler que dans les instruments
d'urbanisme, tant de la MRC que de la Municipalité, nous envisageons le prolongement du parc
industriel d'Iberville dans la zone agricole actuellement.

280 Alors, ce qu'on voit, si je peux pointer sur l'écran, le parc se termine ici avec l'ancienne
voie ferrée qui est devenue la Route Verte pour laquelle on fait également une demande pour la
passerelle. J'y reviendrai un petit peu plus tard.

 Alors, dans le schéma d'aménagement, la MRC et la Municipalité envisagent d'agrandir le
parc industriel dans la zone agricole pour se rapprocher ni plus ni moins que du chemin de la
285 Grande Ligne. Je n'ai pas exactement l'endroit exact où ça termine, mais on peut présumer que
l'agrandissement projeté du parc industriel viendrait chercher peut-être un carré d'environ cette
dimension-là. Alors, on voit que physiquement, géographiquement, le parc industriel va s'agrandir
et se rapprocher véritablement du chemin de la Grande Ligne et donc là où

l'échangeur est prévu.

290

Alors, la perspective de la demande de la Municipalité avait été à l'effet de prolonger – on voit ici, ça, c'est la rue de Croisetière – de prolonger cette rue comme une voie de service et venir brancher à la sortie de chemin de la Grande Ligne. Alors, il y a déjà une sortie qui est prévue à l'autoroute au chemin de la Grande Ligne et comme le soulignait monsieur Merleau, dans la perspective qu'on voit là, avec l'agrandissement projeté du parc industriel, la tendance serait assez forte pour que le camionnage sorte ici, emprunte le 3^e Rang et revienne dans le parc industriel.

295

Alors, dans cette perspective-là, nous croyons qu'une voie de service permettrait de concentrer la circulation de véhicules lourds sur une voie de service pour atteindre le parc industriel.

300

LA PRÉSIDENTE :

Dans vos cartons, avez-vous des projets concrets pour justement développer ou c'est plutôt en prévision de la présence de l'autoroute? Si l'autoroute ne se concrétise pas, est-ce que vous iriez quand même vers un développement?

305

M. MICHEL MERLEAU :

Il faut imaginer un développement compte tenu de la demande actuelle en terrain industriel. On devra au cours des prochains dix ans, peut-être même avant, mais on doit parler d'un horizon d'à peu près dix ans, ce qui dans la vie d'une municipalité est quand même très court, devoir agrandir le parc industriel d'Iberville.

310

Je tiens à vous dire qu'on a d'autres parcs industriels, un à Saint-Jean, que l'on doit bientôt agrandir du côté du secteur Saint-Luc. Mais il nous reste du côté ouest de la rivière, il reste quand même relativement peu de terrains. La nouvelle zone que nous allons agrandir est à peu près de 4.2, 4.3 millions de pieds carrés, ce qui pour une municipalité comme la nôtre est relativement peu et pourra difficilement suffire à une demande d'au-delà d'à peu près cinq ans. Et le parc que la Ville entend prioriser à l'avenir pour ses agrandissements est davantage le parc du secteur Iberville, qui est le parc qui nous concerne actuellement.

315

320

M. MARIO VERVILLE :

J'aimerais peut-être tout simplement ajouter qu'on pourrait transmettre à la commission un extrait du schéma d'aménagement où ces orientations-là sont déjà contenues dans un document officiel, qui a été approuvé par le gouvernement du Québec.

325

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

330 Bonsoir! Dans les documents que vous avez déposés en annexe, vous faites référence, vous parlez de l'importance du développement du transport ferroviaire.

M. MICHEL MERLEAU :

335 Oui.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

340 Quand on compare les deux, le développement par l'autoroute et le développement ferroviaire, s'il y avait une priorité à donner, laquelle choisiriez-vous? Dans quelle direction vous iriez?

M. MICHEL MERLEAU :

345 Au moment où on se parle, on devrait faire comme beaucoup de gens favoriser le développement de l'autoroute. Mais dans une perspective de développement à long terme, ce que l'on doit favoriser, c'est l'intermodal. C'est-à-dire c'est une combinaison des deux.

350 Parce qu'une chose que j'ai dans mon document, que je n'ai pas reprise tantôt verbalement mais que je pourrais reprendre maintenant, c'est que tout le nord de la Nouvelle-Angleterre est notamment desservi par le port de Montréal. Alors, le port d'entrée pour les exportations est le port de Montréal et non les ports américains. Et, naturellement, actuellement, beaucoup favoriseraient le train, c'est-à-dire le rail pour l'approvisionnement mais on sait très bien que beaucoup de régions ne sont pas desservies directement par le rail. Il y a beaucoup d'endroits aux États-Unis autant
355 qu'au Québec qui ne sont pas desservis par le rail et, à ce moment-là, il serait totalement illusoire de penser que l'on puisse se développer uniquement par le rail.

360 Il faut vraiment, mais vraiment axer sur l'intermodal, c'est-à-dire les échanges entre le transport routier et le transport ferroviaire, pour acheminer les denrées sur une longue distance. Mais, actuellement, on doit obligatoirement favoriser le transport par autoroute.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

365 Vous parlez aussi des études économiques et de circulation dans votre mémoire abrégé au début. Est-ce que vous avez déposé ces études?

M. MICHEL MERLEAU :

 C'est-à-dire que ce que nous disons à l'intérieur de ça, c'est que le ministère des

370 Transports a déjà déposé beaucoup d'études sur les mouvements de transport. Alors, si nous
avons à déposer des études, ça serait exactement les mêmes statistiques. Alors, rien ne vaut
vous inonder de papiers, je suis sûr que vous en avez déjà amplement.

LA PRÉSIDENTE :

375

On voulait juste être assurées qu'on avait toutes les études en main. On en a beaucoup
mais si jamais vous vous apercevez dans les documents déposés que vous avez fait référence à
des documents qu'on n'a pas entre les mains, nous apprécierions en être informées, s'il vous plaît.

380

M. MICHEL MERLEAU :

Oui, bien sûr. Nous allons de toute manière faire les vérifications à partir du site parce que
tous les documents sont déjà disponibles sur le site. Et, par après, nous pourrions vous les faire
parvenir.

385

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, nous aimerions que vous nous parliez de la passerelle que vous proposez
pour la piste cyclable.

390

M. MICHEL MERLEAU :

Je vais laisser monsieur Verville vous expliquer ça.

395

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

400

M. MARIO VERVILLE :

405

Alors, il faut peut-être remonter en arrière pour bien comprendre la situation de la fameuse
passerelle. Je débuterais par tout simplement à l'origine, dans le projet de l'autoroute 35,
l'échangeur qui est actuellement localisé à Grande Ligne avait été originalement planifié pour être ici
à l'extrémité du territoire d'Iberville, si on peut dire. Dans le cadre de sa planification, on a
également le réseau vert, la Route Verte qui circule ici. On a la Montérégiade qui circule de part et
d'autre. Actuellement, les cyclistes doivent bifurquer vers la gauche, aller passer sous un viaduc,
et revenir ici le long de la rue de Croisetière et prolonger leur parcours sur la Route Verte.

Lorsque la Municipalité a planifié son développement à cet endroit-là, il y avait donc la

410 perspective de faire un viaduc auquel un réseau cyclable était également prévu sur le viaduc en
question. Le viaduc, le fait de le retirer, va faire en sorte que justement on ne permettra pas d'aller
faire un lien direct et constant.

415 Lorsqu'on va sur le terrain, on remarque que les gens, pour éviter de faire le détour,
coupent littéralement la clôture et traversent à pied et à bicyclette l'autoroute, ce qui est
excessivement dangereux, vous le conviendrez.

420 Alors, on croit qu'il y a des mesures adéquates que nous devons mettre en place pour
assurer la sécurité des gens qui circulent sur le réseau vert.

M. MICHEL MERLEAU :

425 Juste une remarque. C'est que nous présentons ces deux demandes, autant pour la piste
cyclable que pour la voie de desserte pour le parc industriel. Il est évident que nous les présentons
parce que nous croyons que dans une perspective de développement à long terme, il serait
probablement avantageux pour le ministère, il serait drôlement avantageux pour la Municipalité que
ça puisse se réaliser en même temps.

430 Toutefois et je le répète, nous vous les présentons, ils sont soumis, nous en avons déjà
d'ailleurs discuté avec les gens du ministère et nous ne voulons pas d'aucune façon que ces deux
additions puissent de quelque façon que ce soit retarder le parachèvement de l'autoroute tel que
conçu actuellement sans ces deux services. Alors, je pense que vous comprenez la différence.
Nous voulons que le projet se réalise le plus rapidement possible et nous croyons qu'il y a des
économies à faire et une meilleure planification à faire en les réalisant dès maintenant.

435

LA PRÉSIDENTE :

440 Parmi les mémoires qu'on a reçus, des gens nous ont proposé qu'il y ait un viaduc agricole
ou une mesure pour faire en sorte qu'il y ait un lien entre les deux côtés de l'autoroute pour la zone
agricole. Pourriez-vous nous dire comment vous voyez ça? Puis revenir sur votre proposition
d'agrandissement du parc industriel, est-ce que votre vision à long terme, c'est de vous rendre
jusqu'à l'extrémité de la Grande Ligne?

M. MICHEL MERLEAU :

445

450 Oui. Idéalement, dans une perspective de peut-être 20 ou 25 ans, il est assez évident
qu'on devra se rendre probablement, on devra être en mesure de remplir jusqu'à la Grande Ligne.
C'est-à-dire, même des deux côtés de l'autoroute probablement 35. Mais on vous parle d'une
perspective à très long terme. Parce qu'à ce moment-là, autant du côté agricole que du côté
environnemental que du côté industriel, c'est sûr qu'il va couler beaucoup d'eau dans le

Richelieu d'ici à ce temps-là et on devra voir, rendu à ce moment-là, quelles devraient être les perspectives de développement. Mais je pense que dans une perspective de développement à long terme sur 20 ou 25 ans, nous pourrions imaginer être rendus à une extension jusqu'à la Grande Ligne.

455

Maintenant, quant à la desserte pour la zone agricole, essentiellement nous serions favorables à avoir un viaduc spécialisé, comme il en existe ailleurs, d'ailleurs, comme le ministère en a aménagé ailleurs, mais je vais laisser monsieur Verville qui a suivi les premières audiences vous expliquer davantage.

460

M. MARIO VERVILLE :

Dans le cadre justement des premières parties des audiences publiques, je sais qu'il y a des représentations qui ont été faites pour s'assurer ou de réduire les temps de parcours d'au moins un agriculteur. Nous, on le voit davantage – j'avais d'ailleurs discuté avec la dame en question – c'est de voir à réduire son temps de parcours le plus rapidement possible.

465

Nous croyons à prime abord que la voie de desserte est peut-être la meilleure avenue le long de l'autoroute, la voie de service si on peut dire, pour réduire le temps de parcours et d'accéder le plus rapidement possible aux terres agricoles. Bien entendu, je laisserai la dame en question venir faire des représentations, j'imagine qu'elle déposera un mémoire dans ce sens-là, mais dans une perspective où il y aurait une voie de service longeant l'autoroute 35 à la sortie de Grande Ligne, ce scénario permettrait de réduire justement le temps de parcours.

470

LA PRÉSIDENTE :

Dans un autre ordre d'idées, dans votre mémoire, dans le document 14.3, la page 19, l'objectif 7 - je vais vous laisser le temps de le prendre – le Guide de planification stratégique, vous proposez que :

480

Le développement durable devrait surtout se faire par une meilleure desserte de tous les secteurs en transport en commun et en stimulant la création de mesures concrètes pour sauvegarder les boisés, soutenir le reboisement en milieu agricole et urbanisé.

Concrètement, comment vous voyez ça si justement les terres agricoles sont prises pour faire du développement industriel, des parcs industriels? La compensation pour le milieu justement, ça serait quoi pour que ça se concrétise?

485

M. MICHEL MERLEAU :

Il faut bien comprendre que – ici, je ne pense pas, on ne fera pas ce soir le grand débat sur le développement durable – mais quand on parle de développement durable, il y a deux

490

notions : il y a la notion de développement et la notion de durabilité, ou quand je parlais tantôt de développement intégré, c'est-à-dire qu'on doit faire du développement en respectant l'ensemble des acteurs.

495

Alors, le développement durable n'est pas synonyme de non-développement. Il faut bien comprendre. Alors, nous, la perspective qui répond à l'objectif numéro 7 est la suivante : nous allons, la Ville, amorcer dès le début de la prochaine année, amorcer un exercice de politique environnementale à l'intérieur de laquelle nous allons justement tenir compte de l'ensemble des éléments qui concernent l'intégralité autant que possible, l'intégralité de la zone agricole, dans un premier temps, et aussi toute la question des boisés, autant aussi l'utilisation des pesticides, l'utilisation enfin de... bon.

500

Alors, dans cette politique environnementale là, nous allons asseoir l'ensemble des intervenants pour voir comment la Ville est capable de continuer à se développer. Donc, comment la Ville est capable de continuer à créer de la richesse, parce que créer de la richesse, c'est comme ça qu'on peut financer des services à l'ensemble de la population. Alors c'est de faire un lien entre des exercices qui peuvent créer de la richesse et la protection du milieu naturel, autant la faune que la flore.

505

510

Maintenant, le milieu agricole va aussi bien entendu être partie intégrante de cette consultation, comme d'ailleurs a été le milieu agricole consulté dans le cadre de la planification stratégique. D'ailleurs, c'est à l'intérieur des ateliers agricoles qu'on a beaucoup, beaucoup parlé justement de l'importance de la protection des boisés.

515

Et là, soit dit en passant, les agriculteurs ne sont pas nécessairement unanimes entre eux. Il y en a pour qui un arbre, ça mérite d'être coupé et, pour d'autres, un arbre, ça mérite d'être préservé. Alors, nous, on n'a pas l'intention de résoudre tous les débats entourant la foresterie urbaine mais on doit s'y pencher, on doit se doter d'une politique.

520

Alors, c'est ça que nous avons l'intention de faire, toujours dans le respect de ce que vous avez vu qui est le respect du GPS, c'est-à-dire du Guide de planification stratégique que nous venons d'ailleurs de mettre à jour. Dans l'autre document que vous avez, si vous allez à l'objectif 7 du mémoire révisé, il est clairement dit que nous allons procéder au cours des prochains mois à l'élaboration d'une politique environnementale sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu.

525

Alors, comment nous allons y répondre? Nous devons y répondre ensemble. Parce que quand on parle de développement durable ou qu'on parle de développement intégré, il y a de la place pour tout le monde, mais on doit le faire dans le respect de chacune des juridictions.

530

LA PRÉSIDENTE :

535 D'accord. Une dernière question. Je vous demanderais de commenter, s'il vous plaît, le document 14.1, la page 9. C'est le plan de transport. Vous y faites référence et c'est souligné que :

L'autoroute 35 n'est pas retenue comme une voie stratégique de développement pour favoriser le commerce extérieur de la grande région de Montréal entre les États de la Nouvelle-Angleterre.

540

Comment expliquez-vous ça?

M. MICHEL MERLEAU :

545 C'est-à-dire que actuellement, au niveau du ministère, l'autoroute 35 ne fait aucun doute. Dans les premiers plans de transport qui avaient été déposés, l'autoroute 35, en tout cas selon la lecture que nous, on en avait fait, n'apparaissait pas comme étant un lien que l'on devait privilégier. C'est tout simplement cette référence-là qu'on vous faisait. On semblait davantage favoriser le tronçon 15-87 plutôt que le tronçon 35-89.

550

Mais il est sûr qu'avec les explications fournies par les gens du ministère, il est évident que cette préoccupation qui était nôtre à l'époque a été considérablement révisée, même par les gens du ministère. Alors, nous sommes pour l'instant satisfaits, très satisfaits même du travail du ministère dans le dossier de l'autoroute 35. Mais, au départ, l'autoroute 35 n'avait pas l'importance que normalement l'autoroute 35 aurait dû avoir.

555

LA PRÉSIDENTE :

560 D'accord. Merci beaucoup pour votre mémoire. Nous vous remercions.

560

M. MICHEL MERLEAU :

Merci.

565

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons maintenant la Municipalité de Saint-Alexandre.

M. ANDRÉ BERGERON :

570

Bonsoir! Je suis André Bergeron, maire de Saint-Alexandre. Le but de venir ce soir ici, c'est en soi que nous voyons d'un bon œil la venue de l'autoroute 35, le parachèvement de

l'autoroute 35, ce qui va améliorer beaucoup le transport routier vers les États-Unis. C'est pour cela que nous vous présentons un mémoire dont je vous fais la lecture.

575

L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

580

Bonsoir, monsieur!

M. ANDRÉ BERGERON :

585

Bonsoir!

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Quand vous parlez de 80 résidences qui sont planifiées, c'est dans quelle zone exactement?

590

M. ANDRÉ BERGERON :

C'est un nouveau développement qui était prévu longeant la montée de la Station. Ça, c'est la 227, la montée de la Station est juste à côté ici. Alors, il y a un projet domiciliaire de 80 résidences qui est en voie de se concrétiser, qui va adonner, qui va sortir directement sur la montée de la Station par la rue de Lachute, une nouvelle rue qui est en train de se faire.

595

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

600

Et la même chose pour les 14 résidences. C'est plus au nord?

M. ANDRÉ BERGERON :

605

14 résidences, c'est juste plus au nord. C'est juste à l'entrée du village de Saint-Alexandre. Il y a un développement de 14 résidences.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

610

Parfait. Est-ce que vous auriez le taux d'occupation de la zone industrielle chez vous, puis de la zone résidentielle?

M. ANDRÉ BERGERON :

La zone industrielle, le taux d'occupation est à peu près à 60 %. Notre terrain industriel

615 est opéré à peu près à 60 %.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Parfait. Puis, résidentielle?

620

M. ANDRÉ BERGERON :

Résidentielle, c'est environ peut-être 55 % dans ce secteur-là.

625

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

630

Monsieur Bergeron, dans votre mémoire, vous proposez que la route 227 soit redonnée, remise à l'agriculture.

M. ANDRÉ BERGERON :

635

Oui. L'ancien tracé de la 227, qui passait du rang des Dussault au chemin de la Grande Ligne, c'est un chemin qui n'aura plus son utilité; avec le redressement de l'autoroute 227 qui va traverser la Grande Ligne, ce chemin-là n'aura plus son utilité. Alors, ce qui va être enlevé pour le nouveau tracé, l'ancien tracé de la 227, on demanderait à ce qu'il revienne à l'agriculture. Alors, ce chemin-là n'aura plus sa raison d'être.

640

LA PRÉSIDENTE :

645 Mais, justement, est-ce que ce serait un chemin pour fins agricoles ou il faudrait enlever le chemin?

M. ANDRÉ BERGERON :

Ça serait un chemin pour fins agricoles.

650

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Parce qu'il y a quand même deux résidences, je pense?

655 **M. ANDRÉ BERGERON :**

Oui, il y a une résidence au début, parce que advenant le cas que ce chemin-là redevient pour fins agricoles, ces choses-là, on a peur qu'il devienne chemin municipal. Alors, on n'aura pas le choix comme l'entretenir pour soit le déneigement ou ces choses-là. C'est pour ça qu'on préconise, qu'on demande que ce chemin-là devienne un terrain agricole.

660 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais il appartiendrait à qui? Puis qui l'entreprendrait, à ce moment-là?

665

M. ANDRÉ BERGERON :

Alors qu'il deviendrait un terrain agricole, il serait enlevé comme route.

670 **LA PRÉSIDENTE :**

Il faudrait démolir?

M. ANDRÉ BERGERON :

675

Démolir, c'est ça. Oui, parce qu'il n'aura plus sa raison d'être, ce chemin-là. Avec la 35, il va être coupé. Alors, il n'aura plus sa raison d'être.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

680

C'est parce que vous avez dit que ça serait un chemin agricole.

M. ANDRÉ BERGERON :

685

Non, on demande de le garder. Je vais relire, O.K.?

D'autre part, la Municipalité demande à ce que soit remis à l'agriculture l'ancien tracé de la route 227, soit de la partie du rang des Dussault entre le chemin de la Grande Ligne et l'autoroute 35.

690

Alors, ce chemin, il faudrait qu'il redevienne en agriculture.

LA PRÉSIDENTE :

695

Merci pour votre témoignage.

M. ANDRÉ BERGERON :

Merci.

700

LA PRÉSIDENTE :

La porte-parole de la ferme Fon-Ben inc., s'il vous plaît.

705

Mme MARYSE FONTAINE :

Bonjour, madame la commissaire!

LA PRÉSIDENTE :

710

Bonjour!

Mme MARYSE FONTAINE :

715

Maryse Fontaine pour Ferme Fon-Ben, ma fille aussi.

Mme NOÉMIE FONTAINE :

Noémie Fontaine.

720

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, on a pris connaissance de votre mémoire. Nous souhaiterions avoir des précisions sur votre proposition de viaduc agricole. Alors, on pourrait remettre la première diapositive, s'il vous plaît.

725

Mme MARYSE FONTAINE :

J'aimerais savoir quelles précisions vous avez besoin.

730

LA PRÉSIDENTE :

Comment vous voyez ça la proposition que vous faites, concrètement, un viaduc agricole? Où devrait-il être situé? Et comment vous recevez la proposition de la Ville de faire une route justement, une voie de desserte avec le projet d'agrandissement du parc industriel? Comment ça interfère avec vos activités agricoles? En tout cas, votre vision de ce projet de développement de la Municipalité par rapport à vous, vos opérations concrètes. Alors, peut-être nous situer où sont vos terres, celles que vous occupez.

735

Mme MARYSE FONTAINE :

740

Mes terres sont ici présentement. C'est la lisière brune, en tout cas, c'est ça. Puis, concrètement, la voie qui m'est offerte de desserte comme vous appelez, c'est à y réfléchir, parce qu'il va falloir partager ça avec les camions lourds, c'est certain. Nous autres, on aurait aimé mieux un viaduc agricole, c'est certain. On pique à travers, puis on s'en va. C'est plus facile

745

d'accès, même avec les animaux au pis aller, il me semble. Avec les épandages de fumier, puis tout ça, ça implique beaucoup. Il y a beaucoup de choses qui sont impliquées. C'est comme une roue, ça là.

750

C'est à penser parce que c'est certain que le débit de circulation comme on a mentionné dans le mémoire va être de beaucoup plus dans notre coin, parce qu'on est près des villes, on est près de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. C'est sûr que ce n'est pas les mêmes circulations que dans les petits villages. On considère ça aussi.

755

Je ne sais pas vous autres comment vous voyez ça. C'est sûr qu'à long terme, si la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu prévoit acheter les terres jusqu'à la Grande Ligne, le viaduc, c'est certain, agricole, je ne sais pas s'il pourrait être récupérable à ce moment-là pour la Ville. Il y a beaucoup de choses que j'avais pas pensé. De toute façon, j'avais fait mon mémoire. On a fait le mémoire.

760

C'est difficile pour moi de répondre à tout ça. C'est beaucoup de choses à penser en peu de temps. C'est sûr que la 35, ça fait longtemps qu'on en entend parler, mais on ne pensait pas qu'elle était pour se faire. Tout le monde disait qu'elle se ferait pas. C'est sûr que c'est un besoin pour plusieurs personnes mais, pour nous autres, ça nous arrange pas vraiment.

765

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Madame Fontaine, dans la situation idéale, pour vous ou pour votre travail quotidien, si vous aviez à délimiter un viaduc ou un passage quelconque, ça serait où exactement?

770

Mme MARYSE FONTAINE :

Ça dépend. Bien, au moindre mal, je pourrais le prendre où ce qu'il pourrait être fait, mais...

775

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Comment vous voyez ça? De quelle façon?

Mme NOÉMIE FONTAINE :

780

À vrai dire, moi, je dirais qu'il n'y a pas d'emplacement idéal comme tel. Qu'il soit fait dans un champ comme dans l'autre, on pourrait toujours faire des ponceaux, puis s'arranger avec ce qui irait autour. Je dirais qu'on préférerait de beaucoup avoir un viaduc agricole plutôt que de faire des détours à n'en plus finir. Ou les voies de service, je ne sais pas si ça implique beaucoup de détours supplémentaires, mais même s'ils nous disaient que ça raccourcit le détour, à tout le moins, on a à composer avec la circulation, le trafic lourd. Puis vous savez autant comme moi, se promener sur une route, que ce soit secondaire ou principale, c'est pas toujours évident. Les automobilistes sont toujours pressés, puis il y a tout le temps des grands risques d'accident là-dessus.

785

LA PRÉSIDENTE :

790

Vous avez des animaux?

Mme MARYSE FONTAINE :

795

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

800

Ils sont justement de l'autre côté?

Mme MARYSE FONTAINE :

805

Ça dépend des cultures. Les anciens morceaux de foin, les animaux vont dedans. C'est ça qu'ils aiment, eux autres, puis moi, ça m'arrange. Mais c'est sûr que c'est en rotation. Mais c'est pas facile. C'est pas évident. C'est beaucoup de choses à penser en peu de temps, comme je vous ai mentionné tantôt.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

810

Quel genre de passage vous aimeriez mieux?

Mme MARYSE FONTAINE :

815

Pour vous dire, on connaît pas vraiment ça. Mais c'est sûr que ça prendrait à tout le moins quelque chose d'assez solide, comme on avait mentionné pour les moissonneuses-batteuses ou les *grain car* qu'on appelle communément, pour les grains.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

820

Est-ce que vous êtes capable de nous le montrer sur la carte?

Mme MARYSE FONTAINE :

825

Moi, mon terrain est ici. C'est ça. C'est comme ça. Mes pièces, moi, elles sont séparées en quatre. On les voit quand même assez bien. J'ai quatre largeurs de terrain, ça veut dire quatre arpents de large. Bien, c'est ça. C'est soit comme ça ou... dépendamment. Comme ma fille a dit, on pourrait toujours s'arranger avec des ponceaux au pis aller. Je pourrais m'arranger avec ça, mais c'est certain que... Comme la voie de desserte que vous mentionniez, est-ce que c'est sur le terrain déjà exproprié ou s'il va y avoir une nouvelle expropriation concernant ça?

830

LA PRÉSIDENTE :

On nous signale qu'il n'y a pas d'information actuellement là-dessus. Parce que ça pourrait concerner une partie de vos terres possiblement.

835

Mme MARYSE FONTAINE :

O.K. Mais c'est sûr que nous autres, on aimerait mieux le viaduc agricole parce que c'est plus direct et c'est moins risqué. De beaucoup.

840

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Ça faciliterait beaucoup le déplacement. Et vous aviez parlé à la première partie de l'audience que vous aviez à peu près trois voyages à faire à chaque fois, trois fois par...

845

Mme MARYSE FONTAINE :

Ah! c'est plus que ça.

850

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Ça faisait neuf. Neuf voyages?

855

Mme MARYSE FONTAINE :

Ah! c'est plus que ça.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

860

Plus que ça. Pouvez-vous en parler?

Mme NOÉMIE FONTAINE :

865

Si on parle de l'opération reliée à la culture du foin, il y a une première opération, le fauchage. Par la suite, il y a le fanage qu'il faut passer plus tard. Par la suite, il y a racler, mettre en andain, puis il y a aussi le pressage. Donc, ça fait déjà en partant au moins quatre passages, si tout va bien, si la température est de notre côté. Parce que, comme de raison, ça peut arriver qu'on va avoir deux passages pour faner, puis...

870

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Combien de fois durant l'été?

875

Mme NOÉMIE FONTAINE :

Si on est chanceux, puis qu'on a la température de notre côté, normalement, c'est trois coupes de foin qu'on peut faire.

880

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Donc, ça fait déjà douze en partant.

Mme MARYSE FONTAINE :

885

C'est ça, mais c'est apporter le foin aussi. C'est l'engrangement. Ça, c'est plusieurs voyages.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

890

Qui s'additionnent à tout ça?

Mme MARYSE FONTAINE :

895

Oui.

Mme NOÉMIE FONTAINE :

900

Parce que dans le fond, le pressage, si on a notre voiture par en arrière ou peu importe la méthode qu'on va choisir, soit les petites balles carrées, les balles rondes ou les grosses

balles carrées, ça ne règle pas le problème, il va falloir le charrier ce foin-là.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

905 Vous disiez que c'est votre quatrième génération sur la terre?

Mme MARYSE FONTAINE :

910 Oui.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Je vous remercie.

915 **Mme MARYSE FONTAINE :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

920 Merci pour votre témoignage.

Nous invitons le syndicat de l'UPA Pré-Vert s'il vous plaît. Il sera un petit peu plus tard présent.

925 La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe.

M. RENÉ WALASZCZYK :

930 Bonsoir, mesdames commissaires! Je me présente, René Walaszczyk, président de la Fédération et je suis accompagné de Annie Tessier, madame Annie Tessier qui est agente à l'aménagement chez nous.

935 Je vais vous présenter ce qu'est la Fédération, en gros, sa mission, ensuite Annie ira un peu plus dans la conclusion ou dans les explications du mémoire qu'on vous a déposé.

940 En gros, ce que je voulais vous faire connaître, c'est la Fédération de Saint-Hyacinthe est en grande partie, le territoire est en grande partie égal à celui de la Montérégie-Est tel qu'il est connu. On peut dire – vous avez la carte qu'on vous a remise – on longe la rivière Richelieu à partir de Sorel jusqu'aux Etats-Unis, un petit débordement au centre de la rivière Richelieu vers Saint-Marc, Beloeil. Elle va de Sainte-Christine à Philipsburg. Elle regroupe au total 4 462 entreprises et plus de 6 300 producteurs et productrices agricoles. En 2001, dans les

945 statistiques, la main-d'œuvre agricole en Montérégie représentait 15 400 emplois, soit plus de 20 % des emplois disponibles pour l'ensemble du secteur bioalimentaire. Sur le plan provincial, elle représente à elle seule 26 % des emplois agricoles.

950 En 2001, sur le territoire de la Fédération, les revenus agricoles totaux s'élevaient à près de 1,1 G\$ et la moitié de ces revenus-là était faite dans les deux MRC qui sont couvertes par le projet de la 35, dans la MRC Des Frontières et la MRC du Haut-Richelieu. C'est vous dire l'importance de l'agriculture dans cette région-ci.

955 La Fédération de Saint-Hyacinthe regroupe au sein de son conseil d'administration 31 syndicats affiliés, 16 syndicats de base et 15 syndicats spécialisés. Elle compte aussi sur l'engagement direct de plus de 329 administrateurs ou administratrices. Et en date du 31 décembre 2005, 99 % des agriculteurs et des agricultrices étaient membres de façon volontaire de leur Fédération.

960 Je peux vous parler un peu de sa mission, je pense, ça explique en même temps toute la teneur de notre document, de notre mémoire qu'on vous a expédié. La Fédération a toujours travaillé autour du même but, soit de permettre à l'ensemble des producteurs et productrices agricoles de gagner leur vie en sécurisant leur revenu, en respectant leurs coûts de production. Cette mission ne peut se faire qu'en s'assurant que les producteurs et les productrices aient les conditions optimales pour leur production, soit une bonne production du territoire agricole, qu'elle ait les superficies en quantité et en qualité suffisantes pour pratiquer l'agriculture, une protection des
965 activités agricoles, qu'on ait les conditions et les règles adéquates pour aussi pratiquer l'agriculture, et qu'ils aient des programmes qui leur assurent le soutien financier, scientifique, technique nécessaires à la bonne gestion de leur entreprise.

970 Et, pour ce faire, et pour faire connaître ces besoins, on siège sur un ensemble de comités et de tables régionales dont vous avez eu la nomenclature, je crois, dans le document. On ne les a pas tous mis mais on en a mis quelques-uns. On siège à beaucoup d'endroits pour faire connaître la préoccupation ou les préoccupations des producteurs et des productrices.

975 Sur ce, je pense que je vais passer à madame Tessier la parole pour aller un peu plus loin dans le document, puis ensuite on sera disponible pour répondre aux questions, s'il y en a.

Mme ANNIE TESSIER :

980 Bonsoir! Dans le fond, notre mémoire, quand on vous l'a fait parvenir, ce qu'on voulait dire, c'est que sans vraiment refuser le projet autoroutier, on est quand même en droit de s'interroger sur la pertinence et la nécessité de ce dernier, surtout qu'il va demander des investissements quand même assez importants et aussi une utilisation grosso modo d'à peu près 320 hectares de terres agricoles dont une très grande partie est en culture présentement.

985 Dans le fond, tout ce qu'on veut, nous, en tant que Fédération, c'est de s'assurer que

le projet autoroutier se fasse dans le plus grand respect de l'agriculture et en limitant le plus possible les impacts sur l'agriculture et sur les producteurs agricoles dans une perspective de développement à long terme d'une certaine façon pour l'agriculture.

990 Dans le fond, tout ce que la Fédération cherche dans le projet autoroutier, c'est la conservation maximale des superficies agricoles, parce qu'on en a fait mention lors des premières audiences, les conditions réglementaires actuelles rendent les superficies cultivées particulièrement importantes à nos yeux.

995 Le Règlement sur les entreprises agricoles vient geler les superficies en culture aux superficies qui étaient définies en 2004 en rendant le libellé de la loi dans le sens de dire que la culture du sol est interdite sauf si elles avaient été cultivées dans les 14 dernières années. Et le fait de perdre des superficies aujourd'hui fait en sorte qu'on a de la difficulté à les remplacer et c'est des pertes nettes dans le fond pour le monde agricole.

1000 Donc, tout ce qui est perdu, soit pour la construction de l'autoroute ou pour tout autre développement de tout acabit, pour nous est une perte nette. Donc, pour préserver au maximum les superficies, ce que la Fédération recommandait dans son mémoire et recommande encore aujourd'hui, ce serait qu'on utilise une emprise réduite sur l'ensemble du tracé à 70 mètres. Ça équivaudrait à peu près à une soixantaine d'hectares de conservés. De toute façon, ce qu'on avait mentionné, c'est que sur emprise réduite, on réduirait les superficies perdues à l'agriculture, puis ça pourrait être rétrocédé aux producteurs agricoles.

1005
1010 Toujours dans l'optique de minimiser les pertes de superficies, on avait parlé d'utiliser des formes d'échangeur en diamant pour éviter les grandes boucles, les grandes pertes de superficie. Tout en maintenant une certaine sécurité, on pourrait utiliser ces choses-là qui pourraient se faire même dans l'emprise. Si on réduit ça à 70 mètres sur l'ensemble du tracé, ça pourrait presque se faire dans l'emprise de 90 mètres actuelle, il n'y aurait pas de nouvelles expropriations à faire.

1015 Aussi, toujours dans l'optique de conserver au maximum les superficies en culture, l'utilisation des infrastructures déjà en place. On parlait tantôt dans Saint-Alexandre d'un échangeur à la hauteur de la 227. Nous autres, on préconiserait à la hauteur de la 227 mais actuelle, et non pas de relier la 227 à travers un champ et d'utiliser les grandes superficies qui sont en culture et qui viennent d'être mises en culture, c'est-à-dire qui viennent d'être acquises par le producteur en question pour mettre à jour une règle environnementale, son plan agroenvironnemental de fertilisation. Il a eu besoin de ces superficies-là pour se mettre à jour. Et là on va lui enlever. Il vient juste de réussir, puis on va lui enlever.

1020
1025 Donc, ce qu'on se dit, c'est tant qu'à avoir une 227 actuelle à la hauteur du rang des Dussault et aussi de se dire qu'il y avait déjà des choses qui avaient été avancées par le ministère des Transports, qui pouvaient régler la question sécuritaire sur le chemin de la Grande

1030 Ligne avec des voies médianes de virage à gauche et ces choses-là, il pourrait y avoir quelque chose qui pourrait limiter le plus possible. De toute façon, il faut qu'ils refassent les expropriations parce qu'ils disent qu'ils ne peuvent plus passer au niveau de la montée de la Station parce que c'est devenu maintenant une zone résidentielle. Donc, tant qu'à le faire, le faire sur la 227 actuelle, en évitant le plus possible, toujours avec des petites sorties en diamant, en évitant le plus possible d'utiliser les terres agricoles. Ça se fait sur des choses déjà en place.

1035 Et toujours, toujours dans le but de limiter l'impact sur les activités agricoles, le long de la baie Missisquoi, le tracé était dans la forêt marécageuse au départ et là, on se propose de le mettre en plein milieu des terres. Ça va avoir un impact très important sur les entreprises agricoles qui sont présentes.

1040 Donc, nous, ce qu'on dit, pourquoi pas le mettre à la limite des terres agricoles actuelle qui avaient fait tous leurs investissements en fonction de l'emprise routière du ministère expropriée il y a très longtemps, donc de la mettre le long de cette ligne-là pour, encore là, limiter le plus possible l'impact sur l'agriculture et sur les producteurs qui sont là.

1045 Donc, dans le fond, tout ce qu'on dit, nous, c'est de limiter l'utilisation de superficies en culture, puis de mettre en place des mesures de compensation qui seraient satisfaisantes pour les producteurs qui vont être obligés d'en perdre de toute façon, puis qui vont tomber avec des PAEF en déséquilibre ou qui ne pourront plus rencontrer les normes environnementales, parce que, nous aussi, on a des normes à rencontrer qui n'étaient pas les mêmes qu'il y a 30 ans et que là, nous, on doit toujours s'ajuster et s'ajuster à ces normes-là. On comprend que le ministère doit le faire
1050 mais, nous autres aussi, on doit le faire, puis c'est des coûts toujours à la hausse pour les producteurs aussi.

1055 Je voulais revenir aussi vite, vite sur la question de l'égouttement. Le ministère a parlé que sur le tracé exproprié, il y a un cours d'eau verbalisé qui devra être déplacé. Et nous, ce qu'on dit, c'est que le drainage est important, c'est une chose que les gens ont investi au cours des années pour augmenter la productivité des terres, et le fait de perdre le drainage peut avoir une conséquence importante sur la productivité des terres justement.

1060 Et ce qu'on dit, c'est que tous les investissements qui avaient été faits pour se rendre jusqu'aux cours d'eau verbalisés ont été faits, pas parce qu'il y avait une emprise puis que les gens voulaient absolument passer dedans, des fois ils n'avaient pas le choix de passer dans l'emprise pour se rendre jusqu'aux cours d'eau, et ça ne devrait pas être de devoir assumer l'ensemble de la remise en état du système de drainage. Donc, on se dit tant qu'à avoir à passer dans une emprise autoroutière, c'est de s'assurer que ça soit fait par le ministère.
1065

Ensuite, je pense que je fais pas mal le tour. Au niveau du drainage, parce que nous, la question des haies brise-vent avait été soulevée parce que, actuellement, on connaît des

1070

problématiques avec les haies brise-vent qui ont déjà été implantées surtout sur l'autoroute 10. Les essences utilisées vont avoir un effet néfaste sur le drainage souterrain à cause des systèmes racinaires qui se retrouvent dans les drains.

1075

Donc, ce qu'on aimerait, c'est qu'au maximum les utilisations d'essences soient faites en fonction de ce qu'il y a en place. On comprend qu'il faut qu'il y ait une limitation des vents de côté, puis tout ça, mais il faudrait toujours avoir en tête les zones agricoles qui sont adjacentes.

1080

Et aussi au niveau des graminées utilisées dans les brise-vent, parce que ce qu'on retrouve à certains endroits le long de la 20 fait en sorte que c'est un problème qui est déplacé dans le champ d'à côté. Il y a déjà des gens qui vous avaient mentionné le problème du phragmite, je crois, lors des audiences, donc on voudrait limiter le plus possible parce que, pour les producteurs agricoles, c'est des sommes importantes qui doivent être investies au niveau de la limitation de la propagation de ces mauvaises herbes là.

1085

Ça fait que, dans le fond, je pense que j'ai fait le tour. Je ne sais pas si vous avez des questions.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1090

Je peux peut-être ajouter aussi qu'au départ, notre mémoire, vous avez sûrement lu le paragraphe qui questionnait la pertinence aussi en parlant du débit routier qu'il y a de prévu sur cette autoroute-là, qui est de 3 500 véhicules actuellement par jour, c'est les données qu'on avait, nous.

1095

Mme ANNIE TESSIER :

Au poste frontière.

1100

M. RENÉ WALASZCZYK :

Il est prévu en 2021 qu'il va y avoir 4 900 véhicules. Et on questionne un peu la pertinence, est-ce que c'est suffisant ou pas? Mais dans le cas où on la construit quand même, parce que ce n'est pas nous qui allons prendre la décision, dans le cas où on la construit quand même, on dit : minimisons les impacts. Je pense que tout le long des interrogations qu'on est venus faire au micro dans les soirées où c'était permis de le faire, on a toujours réaffirmé les mêmes arguments : protégeons l'agriculture au maximum, minimisons les impacts, puis là je pense que tout le monde va sortir gagnant-gagnant à tous les niveaux. Qu'on réfléchisse.

1105

Les terres qui sont enclavées, qu'on regarde s'il n'y a pas un moyen de désenclaver les entreprises qui ont des propriétés de chaque côté. Minimisons l'impact. Réduisons l'ampleur un peu partout. Puis les calculs qu'on fait, ils sont théoriques probablement, on peut dire que ce

1110 n'est pas vrai, mais on pourrait peut-être minimiser l'impact d'emprise dans la zone agricole de 20 à 25 % en réduisant de 90 mètres à 70 mètres, mais en appliquant certaines autres mesures aussi. Puis c'est dans cet esprit-là je pense qu'on a voulu travailler.

LA PRÉSIDENTE :

1115 Merci. Alors, dans votre mémoire justement, comme vous le disiez, vous n'êtes pas convaincu de la nécessité du lien autoroutier. Mais cependant, vous parlez de l'importance de rendre les lieux sécuritaires, en tout cas. Vous faites référence à la 133.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1120 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1125 Au niveau de la sécurité, du confort, de l'usage tant pour le trafic lourd, que c'est une route aussi utilisée à certains endroits par des gens qui ont à utiliser des véhicules de ferme.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1130 C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

1135 Cette route-là, il faudrait quand même qu'elle soit sécurisée, selon vous, la 133? Dans votre mémoire, vous nous dites que ça pourrait être...

Mme ANNIE TESSIER :

1140 Ce qu'on mentionne dans le mémoire, c'est que, dans le fond, on questionne la pertinence du projet d'autoroute 35 en disant, effectivement, il y a déjà des choses qui peuvent être faites au niveau des routes actuelles pour en améliorer la sécurité et on se demandait, est-ce que c'est bien nécessaire d'avoir une autoroute si des aménagements tels que ce qui a été fait au croisement de la 133 et de la 227, si ça pouvait être fait à d'autres croisements, si ça ne pouvait pas améliorer la sécurité du réseau routier actuel. On avait mentionné aussi peut-être de diminuer la vitesse dans
1145 certains secteurs plus problématiques ou d'améliorer la courbure des courbes qui pourraient être problématiques.

1150 On avait lancé ces choses-là en se posant la question : est-ce que vraiment c'est nécessaire le projet autoroutier quand on regarde les débits qui sont annoncés au poste frontière et ces choses-là. Dans le fond, c'était juste la pertinence du projet, on se demandait s'il n'y

avait pas de possibilité d'améliorer le reste du réseau sur l'ensemble du réseau.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1155 Est-ce que ces mesures-là, selon vous, selon l'organisme que vous représentez, seraient suffisantes pour accepter autant la cohabitation du débit de transit que les voyages agricoles?

M. RENÉ WALASZCZYK :

1160 Sur la 133?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1165 Sur la 133.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1170 C'est une question peut-être un peu difficile à répondre comme ça de but en blanc. Il y a probablement que toutes les mesures qu'on donne feraient en sorte que ça améliorerait la sécurité sur le trafic, autant pour nous, les agriculteurs avec les équipements. Mais les équipements sont toujours de plus en plus volumineux. Ils prennent de plus en plus de place et roulent à des vitesses qui sont toujours à peu près les mêmes, entre 30 et 40 kilomètres à l'heure. Ça fait que déjà, même s'il y avait une autoroute, ça ne serait pas mauvais qu'on commence à réfléchir sur des façons de sécuriser le trafic parce qu'il va toujours y en avoir sur la 133.

1175 Nous, ce qu'on disait, il y a des moyens d'améliorer la situation existante. On questionne la pertinence en disant, est-ce que le trafic qu'il y a actuellement au poste frontière... on ne remet pas l'autoroute en question. On a des producteurs agricoles qu'on représente qui la remettent en question, d'autres qui ne la remettent pas, ceux qui sont le long de la 133. Ça fait qu'on dit, c'est plus à vous de regarder s'il est pertinent de développer une autoroute dans un milieu agricole performant comme celui-là. On parlait de 320 hectares de perdus à l'agriculture. Ensuite, on parlait aussi de 80 hectares dans le bout de Philipsburg, Saint-Armand, enclavés, dépendamment du tracé vert ou autre. Nous, on recommande le vert dans le fond. Et on disait, bien, à un moment donné, on pose la question.

1185 Mais on dit de toute façon sur la 133 actuellement, le trafic local va toujours circuler. C'est ce qu'on nous a dit à maintes et maintes reprises. Le trafic agricole va toujours circuler là-dessus, c'est quand même une grande route. Ça va rester une grande route. Il y a moyen, comme il vient d'être fait à la sortie de Saint-Sébastien, par exemple, où on a fait des aménagements qui n'ont pas coûté des millions, pour justement les camions et les autres, être

1190

capables de sortir plus facilement pour embarquer sur la 227 vers Venise ou embarquer sur la 133 pour s'en aller vers Henryville.

1195 Il y a moyen de regarder ça tranquillement. Il y a moyen de peut-être avoir du trafic qui se ralentit dans les endroits où c'est perçu comme dangereux. On peut réduire la vitesse du trafic. Ça a été fait ici sur la 133 – je pense au moment où on embarque, maintenant c'est la Ville de Saint-Jean, mais avant c'était Saint-Athanase – lorsqu'on quitte Sabrevois, c'est 70 kilomètres à l'heure.

1200 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous avez mentionné que certains de vos membres sont en défaveur, d'autres en faveur.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1205 Bien sûr.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1210 Est-ce qu'ils ont abordé la possibilité ou l'hypothèse d'une route 133 qui serait aménagée en autoroute avec certaines mesures qui empêcheraient l'expropriation des terres agricoles?

M. RENÉ WALASZCZYK :

1215 Regardez, je vais répondre à la première partie de votre question. Si vous parlez aux producteurs et aux productrices qui sont – je cherche mon mot – mais chez qui on va passer une autoroute, c'est sûr qu'eux, ils ne la trouvent pas drôle. Vous en avez entendu plusieurs, ils ne sont pas tous venus. Si vous parlez aux producteurs et aux productrices qui sont eux le long de la 133, bien, si on dégage une partie du trafic sur l'autoroute, c'est ce qui ne passera pas là. Ça fait qu'eux, ils ne sont pas en désaccord avec ça. C'est pour ça que je vous dis qu'on représente tout ce monde-là, nous, dans le fond.

1220 La question que vous me posiez, la deuxième partie, est-ce que des aménagements ou une autoroute à la place d'une trois traces à l'endroit de la 133, je pense qu'on ne l'a jamais examiné. On ne l'a jamais regardé. On était comme tous les autres, ça fait 35 ans qu'on parle de ça dans la région, puis ça se faisait jamais.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1230 L'élargissement de certaines parties de la route 133, est-ce que ça a été abordé?

M. RENÉ WALASZCZYK :

1235 On ne l'a jamais regardé. On ne l'a jamais regardé. Est-ce que c'est faisable? J'en sais rien. Personnellement, j'aime autant pas m'avancer là-dedans avec les constructions qui sont faites tout le long là. Par contre, s'il y avait une autoroute à la place de la 133, le trafic agricole de tous les producteurs agricoles, productrices, producteurs agricoles le long de la 133, il faudrait qu'ils passent où? Parce que là, ça devient un problème. Ça devient un peu...

1240 Je vais vous amener un autre problème qu'on ne vous a jamais amené mais qu'on a amené au ministère au moment où ils ont décidé de faire de la 35 une autoroute avec vitesse minimale et vitesse maximale. Il faut qu'on passe sur le pont à Saint-Jean pour passer d'un côté à l'autre de la rivière avec l'équipement agricole. Il a fallu s'entendre avec... on ne passe pas en bas d'une certaine limite de vitesse minimale sur les autoroutes. Nous, on est en bas de ça. Il a fallu trouver des moyens de s'entendre pour savoir quand on pouvait passer et puis comment on pouvait
1245 passer. Ça fait qu'une autoroute, on ne peut pas circuler dessus avec des véhicules lents. C'est trop dangereux.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1250 J'ai une question supplémentaire. Dans votre mémoire, à la page 14, je cite, vous dites :

En mettant en place des accès aux terres et aux boisés enclavés, de même qu'aux terres et aux boisés coupés en deux par le tracé de l'autoroute,

1255 C'est sous le point de forme *Jouissance de la propriété privée*. À quels moyens référez-vous?

M. RENÉ WALASZCZYK :

1260 Regardez, pour personnellement avoir vu des choses se faire ailleurs, et peut-être au Québec ça se fait aussi, je ne suis pas au courant là, dans d'autres provinces, pour la faune, on fait des tunnels ou on fait des passerelles pour les animaux sauvages pour passer au-dessus des autoroutes. Ici, bon, on s'est dit, il y a peut-être moyen de penser à des tunnels ou à des passerelles pour désenclaver les terres.

1265 Dans le cas qu'on parle ici aussi, on faisait aussi référence à tout le débat sur le tracé vert, le tracé initial et le tracé rouge – je ne sais pas si je me fais comprendre – dans lequel il y a un tracé qui avait été exproprié, une partie des propriétés, il y a des résidus de propriété vers le lac qui appartiennent encore probablement aux producteurs et aux productrices. Alors, nous, ce qu'on dit, de toute façon, si on fait une autoroute, indépendamment des tracés qu'il y a là, il va falloir penser
1270 à donner accès aux propriétés ou aux propriétaires. C'est tout le droit qu'on a,

la propriété privée. On ne peut pas les enclaver puis jamais être capable d'y aller. Dans le fond, c'était ça qu'on disait.

1275 Madame Fontaine est venue vous donner son exemple, juste avant nous, ici à Iberville. Et il faut peut-être penser à des solutions dans des cas comme ça. Puis il y en a plusieurs. Sur le tracé, tantôt on parlait, monsieur, je pense que c'est un monsieur conseiller à Saint-Alexandre ou je ne sais pas, qui est venu présenter la vision de la Municipalité. Sauf que dans cette vision-là, il ne regarde pas ce qui arrive pour les autres.

1280 On parlait, nous autres, dans notre recommandation, on dit la 227, il y a moyen de l'aménager, d'y faire un tournant sur la Grande Ligne à partir de quand elle vient de Marieville, de façon sécuritaire, comme on a fait à Saint-Sébastien et à l'autre partie aussi, puis de refaire le projet tel qu'il était prévu là, plutôt que d'aller chercher un autre, je pense que c'est entre 15 et 20 hectares chez un propriétaire qui en a absolument besoin.

1285 Parce qu'on faisait référence aussi combien de producteurs et de productrices est en manque de sols peut-être, par rapport aux règlements qui existent. Il faut avoir les sols suffisants pour les fumiers qu'on a, etc., etc.

1290 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça se fait facilement ça détruire une route, enlever le matériel pour redonner le sol en dessous pour qu'il ne soit plus en compaction, etc.? Est-ce que ça s'est déjà fait au Québec, à votre connaissance?

1295

M. RENÉ WALASZCZYK :

Moi, je l'ai jamais vu personnellement, je ne peux pas répondre à ça, mais j'ai jamais vu.

1300 **Mme ANNIE TESSIER :**

1305 Bien, c'est sûr que ça doit se faire éventuellement, sauf que ça va prendre une sous-soleuse pour décompacter ça. Ça va prendre plusieurs travaux et probablement qu'avant que la fertilité soit revenue, je ne sais pas combien de temps ça pourrait prendre. Mais d'après ce que je comprenais, moi, de ce tronçon-là... vous parlez de la 227 à Saint-Alexandre? Ce que je crois qu'il risque d'arriver, c'est que ça va devenir une route agricole. Je ne pense pas qu'elle va revenir en culture. Surtout que le ministère des Transports avait l'air de s'enligner pour faire un viaduc agricole à la hauteur du rang des Dussault actuel.

1310 Nous, ce qu'on dit, c'est qu'au lieu de faire deux viaducs à cette hauteur-là, qu'on en fasse seulement un à la hauteur du rang des Dussault avec un échangeur à cette hauteur-là,

puis on règle. On économise. On fait faire des économies au ministère des Transports.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1315

On règle le problème. Puis il faut savoir aussi, je ne sais pas si, nous, on a eu le mandat aussi de défendre les producteurs qui vont être... si on enlève la route, on parle de détour énorme pour aller chercher ailleurs puis revenir sur les terres au bout. Ça va enclaver d'autres parties de terres agricoles qui sont coupées par le projet de l'autoroute justement à Saint-Alexandre. Ça fait que c'est là que le ministère, je crois, est venu présenter à un moment donné un viaduc qu'ils appelaient « viaduc agricole » pour justement débloquer ces producteurs-là.

1320

Nous, ce qu'on vous dit, qu'on fasse le projet au complet, si on enlève la route là, puis on revient avec un autre problème, on vient d'enclaver d'autres propriétaires qui vont avoir d'autres problèmes. Parce qu'il va falloir qu'ils fassent des détours énormes sur l'ensemble de ces routes-là pour retourner sur leur propriété. Je veux dire, moi, c'est la première fois que j'entendais quelqu'un parler d'arracher la route.

1325

LA PRÉSIDENTE :

1330

D'accord. On aurait un petit devoir à vous demander. Il y a eu un document qui a été déposé, si vous voulez le prendre en note, le DB50. C'est un rectificatif par rapport à ce qui a été dit en audience publique sur l'interprétation du Règlement sur les exploitants agricoles.

1335

Mme ANNIE TESSIER :

Du REA.

LA PRÉSIDENTE :

1340

Alors, si vous voulez prendre en note ce document-là, puis nous dire comment ça influence les agriculteurs. Vous pourrez le faire par écrit par la suite.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1345

D'accord. À partir de l'analyse qui est faite sur ce document-là?

LA PRÉSIDENTE :

1350

Oui, s'il vous plaît.

M. RENÉ WALASZCZYK :

Pour avoir notre réaction?

1355

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. Avoir votre évaluation de l'impact que ça peut avoir sur les agriculteurs que vous représentez.

1360

M. RENÉ WALASZCZYK :

C'est beau. L'autre chose que je voulais dire par rapport au document, parce qu'on me l'a présenté tantôt à l'entrée, c'est qu'on allait un petit peu plus loin que ça, nous, en disant : regarde, si on enlève une partie des terres qui sont aujourd'hui cultivées, est-ce que le ministère, de façon automatique, par le règlement de contrôle qu'il y a sur la production végétale, qui est récent, récent, est-ce qu'il va autoriser l'ensemble des producteurs qui vont se faire enlever une partie, que ce soit la partie expropriée ou non dans les années 70 – parce qu'elle est en culture depuis tout le temps, puis elle l'est encore aujourd'hui, elle l'était encore l'année dernière – est-ce qu'ils vont pouvoir compenser ailleurs pour les mêmes superficies.

1365

1370

Le règlement, je n'ai pas pu faire l'analyse complète, mais le règlement, tel qu'on nous l'avait présenté, disait qu'il était interdit à une entreprise agricole d'augmenter ses superficies en culture – on ne parlait pas de boisé ou de déboisement – d'augmenter ses superficies en culture tout simplement, à moins de démontrer que, dans les dernières 14 années, il avait été prouvé que ça avait été cultivé. Là, je regarde ça en tout cas, on réagira par écrit à ça parce que ça ne semble pas être aussi clair que ça. Il nous parle de boisé dans son analyse et c'est un peu plus complet que ça.

1375

1380

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci beaucoup pour votre témoignage et votre mémoire.

M. RENÉ WALASZCZYK :

1385

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1390

Nous invitons le Syndicat de l'UPA Des Frontières.

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

Bonjour, mesdames!

1395

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

1400

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

1405

Nous, nous venons débattre d'un point. Je ne lirai pas tout le mémoire qu'on vous a fait. Les deux choses qu'on vous demande, c'est de respecter en premier lieu, oui, le ministère des Transports est propriétaire présentement d'une partie des terres, mais ils veulent changer – comment qu'on pourrait dire ça – ils veulent changer le tracé et ils veulent donner les terres qui étaient à nous, à nos producteurs, à la conservation de la faune ou des choses de même. Et moi je viens revendiquer qu'on nous les redonne à nous. Elles étaient à nous avant qu'on nous exproprie et on ne veut pas nous favoriser. Comme, moi, je suis un des producteurs et si on me redonne pas les terres qu'on m'a expropriées, et bien, ça n'a pas de sens. Moi, je ferme. Je ferme boutique.

1410

1415

Et le deuxième point qu'on veut, c'est qu'on ait l'ancien tracé ou le nouveau tracé, il y a un producteur qui se situe à côté de chez moi, que lui, on lui enclave des terrains et on lui empêche la jouissance de son boisé qui est entre la réserve écologique et le terrain qui a déjà été exproprié il y a 30 ans. Et on revendique le droit d'avoir accès à nos terrains.

LA PRÉSIDENTE :

1420

D'accord. Dans votre mémoire, vous parlez de favoriser la cohabitation quand même harmonieuse entre l'agriculture et puis le milieu, les milieux sensibles. Est-ce que vous voyez des aménagements possibles, une sorte de compensation? Parce que les agriculteurs demandent de la compensation pour les terrains qui seraient perdus. S'il y a des espaces écologiques de perdus, comment vous voyez ça?

1425

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

1430

On ne revendique pas d'aller sur les terrains écologiques. On demande juste... comme le boisé, le boisé, il est là, il est respecté. Il a déjà quand même une mention qu'on n'a pas le droit de le couper à blanc. On a le droit de faire... moi, je pense le terme c'est une coupe sélective, des choses de même. Alors, ça fait depuis mon arrière-grand-père qu'on fait une très bonne cohabitation avec ces boisés-là. On nous a même dit qu'il y avait certaines plantes qui étaient très rares et, voyez-vous, depuis l'âge des temps, ils existent encore et on existe. Alors, pourquoi qu'ils voudraient absolument nous faire mourir, nous, sous prétexte de garder ça. Moi, je trouve ça un non-sens.

1435

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ce serait de continuer d'opérer...

1440 **Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :**

De la même façon qu'on le fait présentement.

LA PRÉSIDENTE :

1445

... de la même façon. Ça permettrait, à ce moment-là, à ces espaces-là de maintenir une zone de protection, tout en allant chercher une certaine quantité de bois...

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

1450

Exact.

LA PRÉSIDENTE :

1455

... dont vous avez besoin.

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

1460

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, à votre point de vue, ça serait de la cohabitation possible.

1465 **Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :**

Oui. Bien, on la fait présentement, mais on veut nous accuser de quoi?

LA PRÉSIDENTE :

1470

Alors, merci beaucoup pour votre témoignage.

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

1475

Puis vous allez vous souvenir surtout qu'on veut ravoir nos terrains.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. C'est inscrit.

1480

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

S'il vous plaît.

1485

LA PRÉSIDENTE :

C'est inscrit. Merci.

Mme MARIELLE CARTIER-VIENS :

1490

Merci beaucoup. Vous êtes bien gentille.

LA PRÉSIDENTE :

1495

On va prendre une pause et ensuite on va recevoir en ouverture, après la pause, le Syndicat de l'UPA Pré-Vert.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1500

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1505

Le Mouvement écologique du Haut-Richelieu.

M. MARC DELAGE :

Bonsoir, mesdames.

1510

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir. Vous êtes monsieur Marc Delage?

1515

M. MARC DELAGE :

C'est moi. Je suis coordonnateur du Mouvement écologique du Haut-Richelieu.

1520 Par rapport au mémoire qu'on a déposé à la commission, on va faire simplement des petits points peut-être qui nous préoccupent un petit peu plus sur la question. Et après ça, bon, s'il y a des échanges ou des questions, bien, tant mieux.

1525 Alors, rapidement pour le bénéfice de l'assistance, le Mouvement écologique du Haut-Richelieu est un organisme sans but lucratif qui est incorporé depuis 1978. On compte une centaine de membres, environ. Le territoire des interventions correspond principalement au bassin versant de la rivière Richelieu, baie Missisquoi. Et les principaux objectifs sont de grouper les personnes intéressées à l'écologie et l'environnement ainsi que sensibiliser la population sur ces sujets. Le Mouvement écologique a aussi pour but d'améliorer le milieu et la qualité de vie, notamment en prévenant la détérioration de l'environnement. Depuis 27 ans, on s'intéresse de près à l'ensemble de la problématique des milieux naturels du Québec méridional.

1530 Sur la question de la mise en situation, en fait, je ne m'étendrai pas sur, je pourrais dire, le slogan *pas encore l'auto+, parce que, faute de temps, on ne s'attardera pas sur le choix automobile en tant que société. Disons seulement qu'il est à espérer que dans un futur pas trop éloigné, le culte de l'auto cessera sa croissance apparemment sans fin et que d'autres choix sociaux et d'organisation de l'espace prendront la relève.

1535 Le principal but du mémoire, c'est d'apporter une attention particulière sur la question de la déforestation qui touche l'ensemble des territoires dans le sud du Québec, notamment la Montérégie et en particulier le Haut-Richelieu.

1540 Le projet tel que présenté entraînera la disparition de quelques 80 hectares de forêt. Pris dans un contexte isolé, cela peut sembler relativement peu, mais replacé dans un contexte plus global, il y a de quoi à être particulièrement inquiet.

1545 En effet, il y a quatre études récentes, qui ont été effectuées à partir d'images satellitaires, qui montrent que, en Montérégie, non seulement la forêt disparaît à une vitesse alarmante mais que le déboisement va en s'accéléralant. C'était vrai jusqu'à il n'y a pas très longtemps. En fait, il y a 1 000 hectares par année qui sont disparus entre 1990 et 1999, et plus de 3 000 hectares par année entre 1999 et en 2002.

1550 En Montérégie, pour faire des comparaisons avec d'autres régions administratives, le couvert forestier ne représente plus que 26 % du territoire contre 42 % dans le Centre-du-Québec, 56 % dans Lanaudière et 64 % dans Chaudière-Appalaches. Dans ces trois régions administratives, à l'exception de la MRC de l'Assomption, qui est dans Lanaudière, qui a 18,5 % de couvert forestier, aucune des 21 MRC des trois autres régions administratives n'a de couvert forestier inférieur à 20 %.

1555 Par opposition, sur nos quinze MRC en Montérégie, il y en a cinq qui ont un couvert forestier inférieur à 20 %, il y en a cinq autres qui ont une superficie de moins de 15 % du

1560 territoire et le seuil est inférieur à 10 % dans au moins une. Ça dépend des études, il y en a c'est
trois, il y en a c'est une. Alors dans au moins une des études, le seuil forestier est inférieur à 10 %.

1565 À titre d'exemple, la MRC du Haut-Richelieu aurait perdu environ 1 500 hectares de forêt
entre 1999 et 2002. La superficie forestière résiduelle de cette MRC étant de 9 800 hectares, si ce
rythme de déboisement se maintient, on n'y trouvera plus de forêt dans 20 ans, un calcul fort
simple. Or, le déboisement s'est poursuivi depuis qu'a été prise l'image satellitaire la plus récente
qui est à la base de trois de ces études-là.

1570 Si l'étalement urbain est condamnable tant pour la perte de bonnes terres agricoles que
pour celle des riches forêts méridionales, c'est l'agriculture qui est la grande responsable des plus
grandes pertes forestières. En Montérégie, la grande majorité du déboisement s'est effectuée en
zone agricole, soit 79 % durant la période 90-99, 82 % pour la période 99-2002. Et il y a une étude
qui chevauche sur ces périodes-là, c'est l'étude Belvisi de Géomont qui mentionne qu'il y a 88 % de
perte de superficie forestière qui a été faite en territoire agricole entre 1999-2004.

1575 Évidemment, une des causes de ceci, c'est que la pression issue de la construction
urbaine tous azimuts, incluant les voies de transport, a non seulement raison des dernières
superficies boisées en milieu urbain – on est un cas ici qui est assez flagrant – mais que cette
pression s'exerce à son tour évidemment sur le territoire agricole qui, lui aussi, bien sûr, cherche à
1580 s'étendre. Sa seule possibilité: le milieu naturel. Ça fait que c'est l'effet domino. La forêt et tout ce
qu'elle contient de vivant sont ainsi les grands perdants de cette course à l'occupation du sol.

Je vais sauter sur le rôle de la forêt et je vais simplement mentionner qu'au niveau des
habitats fauniques et de la faune, il n'est pas inutile de rappeler qu'en Montérégie, s'il est vrai qu'il
1585 s'agisse des meilleures terres au Québec pour l'agriculture, on ne conteste pas ça, elles le sont
aussi pour la biodiversité et pour les rendements forestiers. La biodiversité en Montérégie est la
plus riche au Québec et, compte tenu du peu qu'il reste d'espaces naturels dans le Québec
méridional, chaque disparition de milieu naturel constitue une perte importante de notre patrimoine
naturel.

1590 Les effets de la déforestation. Simplement pour mentionner ici qu'au chapitre de la qualité
de l'eau, le ministère de l'Environnement, en 2002, reconnaissait lui aussi que plus on déboise un
bassin versant pour en augmenter les superficies cultivables, plus on augmente la contamination
des cours d'eau.

1595 La question de l'aménagement du territoire, c'est: quel avenir pour nos milieux naturels?
Nous autres, on est particulièrement pessimistes. Dans le fond, on fait juste se baser sur des faits
et des constatations. Un peu partout en Montérégie, le peu qu'il reste du milieu naturel

1600 subit les assauts combinés de l'agriculture, l'urbanisation, le transport routier, les lignes hydroélectriques, notamment Hertel-Des Cantons qui en ont fait partir une bonne série. Tant les forêts que les milieux humides continuent ou sont menacés de disparaître au moment où on se parle.

1605 Vu la détérioration continue et même accélérée du milieu forestier, il est plus que temps que soient modifiées certaines priorités d'aménagement du territoire. Qu'on se donne les moyens de protéger le peu qui reste de nos forêts et qu'on cesse de les sacrifier au profit de l'agriculture, des transports ou de l'étalement urbain. Ces formes d'utilisation du sol occupent déjà plus que leur part côté superficie.

1610 D'autres choix dans les priorités de transport. Je vais juste mentionner qu'au niveau ici des priorités de l'autoroute, des choses comme ça, c'est clair qu'une autoroute, on le voit, ça amène le développement de l'urbanisation. On l'a vu par le passé; ça va certainement être le cas encore aujourd'hui.

1615 Si ça se produit encore une fois avec le prolongement de la 35, on peut prédire une affluence nécessairement accrue sur les ponts de la Rive-Sud, notamment, évidemment, le pont Champlain qui est directement dans l'axe du tandem de l'autoroute 35 et l'autoroute 10. Or, les accès à l'île de Montréal sont sans cesse congestionnés aux heures de pointe et cette congestion ne fait que s'accroître avec les années.

1620 Moi, j'ai été pogné dans les bouchons régulièrement au cours des dernières années. Alors, je pense que c'est une réalité pour plusieurs ici dans la région.

1625 Que le projet de l'autoroute 35 se réalise ou non, il est plus qu'urgent d'offrir aux citoyens du Haut-Richelieu d'autres choix de transport. Le rétablissement du train de passagers entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal, service qui n'aurait jamais dû être supprimé au début des années 80, serait une solution qui en ravirait plusieurs.

1630 D'ailleurs, question de priorité, de notre avis, l'amélioration du lien Saint-Jean-Montréal nous apparaît un meilleur choix pour l'ensemble de la population que l'achèvement d'un lien routier entre Saint-Jean et la frontière internationale. C'est une question tout simplement de priorité de choix sociaux ou que ce soit économique ou le transport des individus.

1635 En conclusion, même lorsque la démarche d'un projet est consultative et faite selon les règles de l'art, il y a toutes les malchances que la forêt écope. C'est le cas du présent projet du prolongement de l'autoroute 35. Une grande partie des intervenants socio-économiques appuie le projet. Il y a eu séance d'information; il y a maintenant consultation publique tenue par le BAPE.

Moi, là-dessus, je suis tenté de dire, un peu comme monsieur Merleau tout à l'heure,

1640 que la démarche, je pense qu'elle est très bien faite. Le ministère des Transports a fait ses devoirs, Les documents sont disponibles. Ils sont clairs. Là-dessus, je pense qu'il faut les féliciter pour la démarche comme telle.

1645 Bien que le ministère des Transports justement envisage de déplacer le tracé initial afin d'épargner une partie du milieu naturel du delta de la rivière aux Brochets et de la plaine inondable, ce qui est tout à son honneur, il est d'ores et déjà certain que le tracé choisi entraînera la perte de plusieurs dizaines d'hectares de forêt.

1650 Nos recommandations. Dans l'éventualité où le prolongement de l'autoroute 35 se concrétiserait et compte tenu de l'état précaire des milieux naturels dans le Haut-Richelieu, le ministère des Transports devrait d'abord compenser le nombre d'hectares des milieux naturels, forêts et milieux humides, sacrifiés au profit de l'autoroute. Dans un cas comme celui-là, la portion des terres agricoles isolées et rendues difficiles d'accès par le tracé de l'autoroute près du delta de la rivière aux Brochets devrait être rachetée aux agriculteurs et reboisée.

1655 Là, j'insiste sur le fait que les agriculteurs doivent avoir un dédommagement qui est très acceptable pour eux, parce que je comprends le drame que ça peut impliquer au niveau personnel. En fait, quand on regarde un projet comme celui-là, qui est très synthétique, très intégrateur des différentes factions de la société, quand on a des constats d'ensemble comme ça dans une région, 1660 c'est clair qu'au niveau personnel, ça peut engendrer des drames personnels. C'est clair.

Donc, le ministère des Transports donnerait ainsi l'exemple en reboisant la partie qui serait réacquise au niveau de l'agriculture, donnerait ainsi l'exemple pour ce qui doit être fait, à l'avenir, face au problème de la déforestation. L'agriculture ayant déboisé à un rythme accéléré depuis les 1665 années 90, il n'est pas question de permettre un déboisement qui compenserait pour les terres perdues.

Nous appuyons les ministères qui favorisent le respect intégral de la zone inondable.

1670 Nous souhaiterions que le gouvernement décrète rapidement un moratoire sur le déboisement et le changement d'usage, dans un premier temps au moins pour les MRC dont le couvert forestier est égal ou inférieur à 15 % de leur superficie, afin que puisse se tenir un vrai débat de société sur l'avenir de nos forêts en milieu privé.

1675 Que soit déterminé un seuil minimum de couverture forestière pour un territoire donné, on doit non seulement cessé le déboisement actuel auquel on assiste, mais il faut également reboiser certains secteurs lorsqu'une région sera sous le seuil minimum.

1680 Le gouvernement doit mettre en place un véritable mécanisme de protection des forêts, des plaines d'inondation et des rives, idéalement basé sur des incitatifs financiers et fonciers,

mais également sur une réelle application d'une réglementation musclée lorsque nécessaire.

1685

Il est indispensable que soit pris en considération le rôle de la forêt sur la beauté des paysages. Une mosaïque variée d'utilisations du sol a, selon nous, un attrait supérieur à une monotone uniformité.

1690

Et en terminant, prioriser le transport en commun plutôt que le développement du réseau routier. Le rétablissement du train entre Saint-Jean et Montréal est un bon exemple de priorité. Voilà. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1695

Merci, monsieur Delage. Dans votre mémoire, vous parlez finalement de compensation pour des milieux qui seraient perdus.

1700

Vous reconnaissez aussi que le milieu agricole, lorsqu'il y a un projet collectif, peut perdre aussi, individuellement en tout cas, les agriculteurs mais aussi le monde agricole, peut perdre de l'espace et même certains agriculteurs puissent voir leurs terres tellement endommagées ou perturbées par des aménagements que ça puisse leur causer un tort important.

1705

Quelles sont les mesures que vous préconiserez, en termes de compensation par exemple, si un projet s'implante dans un milieu et vient perturber tant le milieu écologique que la zone agricole?

1710

M. MARC DELAGE :

Je vais vous répondre d'une façon un peu détournée là-dessus. Le problème, c'est un problème d'ensemble. Je veux dire, c'est que, au train où on va actuellement, je veux dire, à part le développement domiciliaire et ces choses-là et le développement industriel au niveau de l'occupation de l'espace, à la fois le milieu naturel et à la fois l'agriculture ne peuvent être que perdants.

1715

Actuellement, c'est sûr qu'ici, on voit toutes sortes de projets qui font l'affaire des différents acteurs économiques. Je peux très bien comprendre. C'est sûr quand le *cash* rentre, à un moment donné, il y a des gens qui sont nécessairement pour. Mais si on regarde le fait qu'on construit toutes sortes de choses, des autoroutes et des usines, sur à peu près les meilleures terres agricoles au Québec, dans lesquelles on a investi pour le drainage, ces choses-là, moi personnellement...

1720

Le mouvement était déjà intervenu dans le cas où il y avait eu des développements, des agrandissements de zones industrielles au sud de Saint-Jean. Nous autres, on n'était pas d'accord avec ces développements industriels là, parce qu'on trouvait que les terres agricoles

étaient tellement bonnes, puis on avait tellement investi là-dedans, qu'on devait les conserver.

1725 Comment compenser pour quelque chose qui a une croissance sans fin? Puis dans le fond, on s'en va nécessairement vers un mur, quel que soit le choix qu'on fait, sauf si on dit: *Bon, on arrête.+ Et là, on n'arrête pas, on continue. Ça fait que là...

1730 On a entendu tout à l'heure, bon, bien, la zone industrielle va agrandir encore sur les terres agricoles. Les agriculteurs pour survivre vont encore agrandir dans le milieu naturel, des choses comme ça. Mais à un moment donné, il va falloir dire: *Bon, qu'est-ce qu'on veut comme... on veut-tu avoir une ville de 200 000 habitants, Saint-Jean, ou bien on serait contents peut-être à 90 000 ou 100 000?+ Il n'y a pas de débat là-dessus. En tout cas, on n'en entend pas souvent parler. Puis nous autres, on pense que c'est ça les vrais débats.

1735 Puis comment compenser? Bien, là, c'est une question bien difficile. Ça ne change rien au drame. Moi, je regarde les tracés d'autoroute qui coupent des terres en deux comme ça, puis j'imagine le drame que ça fait pour des agriculteurs d'avoir des viaducs, d'aller revirer 2-3 kilomètres à gauche et à droite, puis de revenir avec ça, puis la machinerie. Ce n'est pas évident.
1740 Ça fait que le drame personnel de ces gens-là, la compensation, c'est une question qui est très, très difficile à répondre, parce que ça va être un drame de toute façon, sauf le gars qui va peut-être avoir le viaduc juste en face. Puis encore, il va avoir perdu des hectares. Comment compenser ça?

1745 Nous autres, c'est basé sur des constats d'étude. On voit que le milieu forestier disparaît. On trouve ça très inquiétant et très alarmant parce que, dans le fond, c'est toute une partie importante de notre patrimoine qui disparaît. Maintenant, comment compenser? Nous autres, on pense que dans certaines zones, ça devrait arrêter là. D'autres régions qui sont peut-être moins en déficit de forêt, c'est ça, pourraient avoir des scénarios différents.

1750 Mais ici, comment compenser quelqu'un? C'est une question bien, bien difficile à répondre. Mais c'est un problème d'ensemble et ça ne peut pas... il n'y a pas de solution magique à ça, là.

1755 **LA PRÉSIDENTE :**

 D'accord. Mais pour protéger justement des zones, des espaces forestiers, là on demande à ceux qui les possèdent, les agriculteurs: *Protégez ça pour la collectivité+, mais il n'y a pas de compensation monétaire. Je veux dire, collectivement, on ne leur donne rien pour ça, le fait de protéger des boisés. Vous...

1760 **M. MARC DELAGE :**

 Mais ça, on est d'accord avec ça, qu'ils soient compensés d'une façon ou d'une autre.
1765

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

1770 **M. MARC DELAGE :**

C'est bien entendu, que ce soit par des incitatifs fonciers ou autres, c'est bien clair là. Mais là, les mécanismes de ça, je veux dire, ça, c'est autre chose là.

1775 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, des mécanismes restent à être définis pour...

1780 **M. MARC DELAGE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1785 ... pour inciter justement la protection de ces milieux-là?

M. MARC DELAGE :

1790 Oui. Puis je pense qu'il y a un côté aussi information, éducation et ces choses-là. Mais moi, c'est bien clair que la compensation... c'est sûr qu'on ne peut pas dire au gars: *Bien, écoute, tu ne feras plus rien dans ton boisé, là, parce que dans le fond, ça va devenir des expropriations déguisées.+ Ça, on ne veut pas ça.

1795 Maintenant, il y a des règlements qui ont été faits. Regardez, si on regarde les terres agricoles, il y a peut-être une trentaine d'années, il y a eu la *Loi sur la protection du territoire agricole* qui était une excellente chose dans certains points de vue. Par rapport au milieu naturel, j'ai certaines réserves là mais, dans bien des cas, ça a été une bonne chose. Mais ça n'empêche pas les villes de faire des pressions pour les faire dézoner et ces choses-là. Puis ces gens-là, des fois, au niveau économique, le seul argument économique, ils vendraient leurs terres et on mettrait des bungalows dessus, puis évidemment il y aurait une plus value.

1800 Ça fait que c'est ça, il faut qu'ils soient compensés. Mais il y a quand même des règles d'aménagement du territoire qui ont été édifiées par le passé qui ont empêché les agriculteurs de vendre leurs terres, par exemple, pour mettre des bungalows dessus. Puis la même chose, je
1805 pense que le milieu forestier devrait avoir certains mécanismes de protection qui empêchent qu'on devienne, dans le fond, une zone où dans 20 ans qu'on n'en ait plus.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1810 Vous dites, dans votre cinquième recommandation, je cite:

Le gouvernement doit mettre en place un véritable mécanisme de protection des forêts, des plaines d'inondation et des rives, idéalement basé sur des incitatifs financiers et fonciers, mais également sur une réelle application d'une réglementation musclée lorsque nécessaire.

1815 Pourriez-vous expliciter un petit peu?

M. MARC DELAGE :

1820 Sur le bord du Richelieu ici, moi, ça fait 30 ans que je fais de l'environnement, et ça fait 30 ans qu'on nous raconte des salades comme quoi que tout le monde est pour l'environnement. On voit des sondages au niveau politique, à tous les niveaux, comme l'environnement est prioritaire pour la majorité de la population. Mais une chose qu'on constate depuis 30 ans aussi, c'est qu'à chaque fois qu'il y a des règlements, une chose qu'on voit, c'est qu'ils ne sont pas toujours respectés, notamment en plaine inondable.

1825 À Saint-Athanase, ici, il y avait un règlement, il y avait des contrôles intérimaires. Il y a des maisons à un demi-million qui se bâtissaient là-dedans, puis jamais le gouvernement est intervenu d'une façon sérieuse pour faire arrêter ces maisons-là qui sont en plaine inondable, puis c'est pas grave. Il y a eu des pressions, il y a eu des documents donnés par le monde municipal à la fin des années 80, où il y avait une pression colossale au niveau des municipalités pour qu'on construise en plaine inondable. Évidemment, ça a changé un petit peu depuis là.

1830 Mais quand je parle de réglementation musclée, je veux dire, on la respecte-tu ou si on ne la respecte pas la plaine inondable? Si on la respecte, on ne bâtit pas dedans, on ne fait rien dedans. On ne fait pas de digue, on ne fait pas des choses comme ça. On la respecte telle qu'elle est.

1835 On regarde tout ce qui se bâtit à Laval, un peu partout. On regarde la réglementation. Il y a des milieux humides qui étaient reconnus par le ministère de l'Environnement dans le bout de la MRC du Haut-Saint-Laurent, qui à un moment donné étaient reconnus comme tels, puis le ministère de l'Environnement n'agit pas tellement. En fait, plutôt il délivre des certificats d'autorisation dans certains cas pour les milieux humides, alors qu'il y avait une protection supposément totale de ces milieux humides là qui était souhaitée et même avancée.

1840 Là, je me dis, quand on parle de la réglementation, c'est qu'à un moment donné, qu'on mette nos culottes et qu'on dise: *Bien, là, on peut-tu ou on ne peut pas+, qu'on arrête de donner des changements de couleur puis: *Oui, tu peux+, des fois, *Mais toi, tu ne peux pas

1850 là.+ Puis à un moment donné, s'ils disent une chose, qu'ils le disent et qu'ils le respectent. Puis dans le cas de la plaine inondable, ça a été bafoué, il y a eu des canaux de creusés le long du Richelieu, des milieux détruits, du remblayage avec la bénédiction d'une certaine partie de la classe politique.

1855 Alors, c'est ce que je veux dire quand je parle de réglementation musclée. C'est qu'à un moment donné, que ça soit des gens qui soient vraiment préoccupés d'environnement qui fassent respecter la réglementation et que le ministère, c'est ça, intervienne.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1860 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1865 Monsieur Delage, nous souhaiterions beaucoup avoir les deux premières références. Ça pourrait être déposé à la commission?

M. MARC DELAGE :

1870 Les deux des quatre études?

LA PRÉSIDENTE :

1875 Portrait des pertes de superficie forestière en Montérégie entre 1999 et 2004 et CIME mont Saint-Grégoire et le Fonds mondial pour la nature. Les boisés de la plaine du Richelieu, une situation précaire, 8 pages.

M. MARC DELAGE :

1880 Oui, pas de problème. Celle de Géomont, cependant, c'est celle-là ici, je vais devoir vous envoyer une version électronique.

LA PRÉSIDENTE :

1885 C'est correct.

M. MARC DELAGE :

Ça vous va?

1890

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1895

M. MARC DELAGE :

Avec plaisir.

1900

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. MARC DELAGE :

C'est moi qui vous remercie.

1905

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons maintenant le Syndicat de l'UPA Pré-Vert, monsieur Réjean Bessette, s'il vous plaît.

1910

M. RÉJEAN BESSETTE :

Bonsoir!

1915

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

M. RÉJEAN BESSETTE :

1920

On débute?

LA PRÉSIDENTE :

1925

Oui.

M. RÉJEAN BESSETTE :

1930

Merci. Qui est le Syndicat Pré-Vert? Bonjour. Je me nomme Réjean Bessette. Je suis le président du Syndicat Pré-Vert de l'UPA.

Le syndicat, qui représente plus de 392 producteurs et productrices agricoles et 271

1935 entreprises, a toujours eu à coeur la protection du territoire et des activités agricoles, la défense des intérêts des producteurs. Nous recherchons les conditions optimales au développement et au maintien de l'agriculture dans notre région.

1940 Dans ce contexte législatif de moins en moins favorable à l'agriculture, les producteurs vivent une crise de revenus importante. La survie de plusieurs fermes familiales québécoises est en jeu. C'est pourquoi le syndicat tentera aujourd'hui de démontrer l'importance de l'impact du parachèvement de l'autoroute 35 sur le milieu agricole et recommandera des modifications au tracé retenu par le ministère des Transports dans le but d'en limiter la portée.

1945 Nous ne sommes pas en total désaccord avec le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Iberville et les États-Unis. Nous croyons cependant fermement que le tracé retenu par le ministère des Transports du Québec ne rencontre pas les préoccupations de la protection du milieu agricole.

1950 Depuis l'entrée en vigueur du *Règlement sur les exportations agricoles* en décembre 2004, c'est devenu impossible de procéder à l'expansion des superficies en culture dans les bassins versants dits dégradés. Ça veut donc dire que toute perte de superficie en culture, au détriment de projets d'infrastructures autoroutières, ne pourra être remplacée par d'autres superficies qui n'auraient pas été cultivées depuis les 14 dernières années. Chez nous dans le Syndicat Pré-Vert, ça veut dire des pertes nettes de sols agricoles, sols de très haut potentiel sur le territoire du syndicat.

1955 Le ministère des Transports mentionne qu'il a des règles à respecter, dont celle de gérer les exploitations et selon les règles de superficies expropriées sont les superficies réglées.

1960 Le syndicat tient à rappeler que les producteurs ont aussi des règles à respecter. Les producteurs expropriés dans les années 70 ont été expropriés à partir des règles des années 70, avant même l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, avant même qu'on pense à protéger les terres agricoles et la construction, elle, ne se fera qu'à partir de 2006. Pour le monde agricole, ce n'est plus du tout le même impact qu'il y a 30 ans. Aujourd'hui, on ne peut plus remplacer les superficies en culture perdues. On se doit de posséder des terres en culture en fonction de notre production animale.

1965 Pour Saint-Athanase. Dans Saint-Athanase, on veut attirer votre attention sur une problématique importante: la division des terres agricoles de fermes familiales.

1970 Le passage de l'autoroute 35 coupera en deux des terres cultivées et exploitées. Une ferme bovine voit ainsi ses pâturages divisés. Pour cette productrice et sa relève, cela représente des détours de plus de 6 kilomètres et elle devra emprunter un axe routier très achalandé. Il serait favorable d'implanter un viaduc agricole à cet endroit.

1975 La pratique de l'agriculture dans une telle condition ne favorise aucunement le processus

de la relève. Le syndicat s'interroge sur la place que donne le gouvernement à l'agriculture en milieu périurbain. Les nouvelles règles environnementales demandent que les entreprises aient les superficies d'épandage suffisantes par rapport aux animaux élevés; ce ne sont pas là des conditions gagnantes pour la relève agricole.

1980

Dans Saint-Alexandre. Au départ, l'échangeur devait être prévu à la hauteur de la montée de la Station. Les véhicules sortant de l'autoroute auraient alors traversé le village pour se rendre sur la 227 située sur la route des Soixante. Le projet autoroutier a plus que retardé à se concrétiser et la municipalité a accordé des développements résidentiels sur la montée de la Station depuis l'expropriation des années 75. Le secteur est maintenant résidentiel et une récente réglementation municipale interdit même le passage de véhicules lourds sur la montée de la Station. Le ministère des Transports devra donc refaire les expropriations et doit déplacer son échangeur vers l'ouest.

1985

Nous recommandons donc que cet échangeur soit situé à la hauteur du rang des Dussault en laissant la 227 à son endroit actuel. On éviterait ainsi la construction de deux viaducs en faisant l'échangeur en forme de diamant. On limiterait au maximum les besoins en terre agricole et les frais d'expropriation.

1990

La question sécuritaire des croisements sur le chemin Grande Ligne pourrait être réglée par la mise en place d'une voie médiane de virage à gauche vers le rang des Dussault et vers la route des Soixante. Ces aménagements pourraient faciliter le virage à gauche des véhicules et à en améliorer grandement la sécurité.

1995

Selon le ministère, la circulation sur le chemin de la Grande Ligne est appelée, de toute façon, à diminuer grandement. Une grande partie des déplacements effectués actuellement sur le chemin Grande Ligne seront redirigés vers l'autoroute 35 une fois construite.

2000

L'autre point aussi, le point au niveau du drainage. Nous sommes convaincus que les travaux liés au drainage des terres doivent nécessairement être à la charge du ministère des Transports. Malgré que les producteurs connaissent la présence de l'emprise autoroutière au bout de leurs terres, ils devaient d'une façon ou d'une autre permettre l'égouttement de leurs superficies dans le cours d'eau le plus près et suivant les pentes menant à celui-ci. Ainsi, certains producteurs ont dû traverser l'emprise pour aller s'égoutter dans le cours d'eau.

2005

Il serait impensable que les producteurs doivent assumer eux-mêmes les travaux de remise en état du drainage à cause du passage de l'autoroute. Pendant 30 ans, aucun travaux n'a été entrepris par le gouvernement et on ne peut blâmer les producteurs d'avoir voulu améliorer la situation de drainage. Merci.

2010

2015

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2020

Vous parlez dans votre mémoire que, en fait l'avant-dernier paragraphe:

Nous insisterons donc ici pour que le tracé retenu par le BAPE soit celui de moindre impact pour l'agriculture, soit celui d'un échangeur sur le rang des Dussault, tout en laissant la 227 à l'endroit où elle passe actuellement et en aménageant des clignotants à la hauteur du chemin de Grande Ligne.

2025

Est-ce que vous considérez que ces mesures seraient suffisantes pour assurer la sécurité locale dans le coin?

2030

M. RÉJEAN BESSETTE :

Oui.

2035

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui?

M. RÉJEAN BESSETTE :

2040

Quand on a fait l'argumentation au ministère des Transports dans les rencontres précédentes, c'est qu'on disait: *Du fait qu'on bâtit l'autoroute 35, l'achalandage vers la 227 de transport lourd, il n'y en aura plus.+

2045

Parce que présentement, on a fait une investigation avec soit les autobus Viens et Bourassa Transport ainsi que la compagnie Lemaire, pour ne pas les nommer, pour voir quel tracé qu'eux autres emprunteraient si éventuellement l'autoroute 35 était faite. Eux autres, c'est clair dans leur tête, ils prennent la 35, la 10, la 30, la 20. Ils ne vont jamais aller vers Saint-Hyacinthe, parce que là on a une problématique supérieure au niveau de...

2050

Lorsqu'on pénètre dans Marieville, présentement le ministère des Transports a fait un rétrécissement dans Marieville. Présentement, si on rentre avec une batteuse, on n'est plus capable de rencontrer avec un transport lourd. C'est une problématique supplémentaire qui vient d'être fait, c'est tout récemment qu'on a fait ça.

2055

Donc, les transports lourds, ils n'emprunteront plus cette voie-là parce qu'ils vont avoir une voie beaucoup plus rapide de prendre la 10, la 30 pour monter la 20 par la suite. C'est pour ça qu'on dit: *Il n'y a aucune augmentation de circulation.+ Il va avoir une circulation locale de véhicule dit normale. Mais les véhicules lourds, ils ne circuleront plus par là.

2060

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

2065 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, une dernière question, s'il vous plaît. En page 7 de votre mémoire concernant le drainage, votre deuxième paragraphe, vous insistez pour que le drainage se rétablisse, soit les mesures soient prises avant même que ne débute la construction de l'autoroute 35.

2070

M. RÉJEAN BESSETTE :

Oui. La problématique que l'on a, les travaux de la construction de la 35, il faut absolument que ça soit fait avant que tous travaux soient faits. Parce que les agriculteurs vont avoir la problématique d'avoir une partie de leur terre qui ne sera pas égouttée, puis ça peut prendre une très grande partie. Parce qu'un verbal peut égoutter peut-être 25, 30 arpents sur un producteur de long. Donc, ça va avoir un impact majeur. Il faut absolument que ces travaux-là soient faits avant de commencer tout début de travaux de l'autoroute, parce qu'on ne peut pas laisser des terres faire des marécages.

2075

2080

On s'entend-tu qu'au niveau de la qualité des sols que l'on a et au niveau de la productivité de nos agriculteurs, on ne peut pas se permettre de laisser des terres abandonnées en attendant que peut-être l'autoroute va se faire là.

2085

Mme ANNIE TESSIER :

C'est que je pense que le ministère des Transports avait prévu déjà débiter certains travaux à la limite des terres, à partir de Saint-Alexandre jusqu'à Saint-Sébastien, peut-être même dès 2006, il me semble, dans le calendrier.

2090

M. RÉJEAN BESSETTE :

Printemps 2006.

2095

Mme ANNIE TESSIER :

Printemps 2006. Donc, ce qu'on se disait, c'est que déjà au printemps 2006, s'ils s'appêtent à faire des modifications, déjà faire des travaux, de déjà modifier le tracé du cours d'eau verbalisé pour permettre le drainage des terres qui vont être en culture l'été prochain.

2100

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ce sera un travail d'ensemble, de pas attendre que ce soit fini mais de le faire. Il

faut qu'il n'y ait pas de perte. C'est ça?

2105

M. RÉJEAN BESSETTE :

Oui.

2110

Mme ANNIE TESSIER :

De toute façon, ils vont devoir le déplacer pour faire la construction. Ça fait que quant à le déplacer pour faire la construction, de s'assurer que, dès le début de la construction, ce cours d'eau là soit déplacé pour permettre l'égouttement tout le long des travaux qui peuvent prendre plus qu'une année.

2115

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci pour votre témoignage.

2120

M. RÉJEAN BESSETTE :

Merci.

2125

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons maintenant la Chambre de commerce du Haut-Richelieu et le Conseil économique du Haut-Richelieu, monsieur Michel Fecteau, s'il vous plaît.

2130

M. MICHEL FECTEAU :

Bonsoir!

2135

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

M. MICHEL FECTEAU :

2140

En premier lieu, merci beaucoup. Je sais qu'il commence à se faire tard, donc on va essayer d'être court et précis.

2145

Je suis accompagné de la directrice générale de la Chambre de commerce, madame Marie-Claude Beauvais, et on représente en même temps aussi le CLD. Donc, on a fait une entente mutuelle de façon à ce qu'on ait un organisme qui présente les deux dossiers pour les deux personnes.

2150 Alors, permettez-moi de vous décrire la mission de la Chambre de commerce du Haut-Richelieu. Celle-ci est de contribuer de façon significative au développement professionnel et d'affaires des commerçants, des professionnels et des industriels du Haut-Richelieu en développant la demande du grand public pour leurs biens et services, des occasions d'affaires complémentaires ainsi que leurs compétences et leur adéquation au marché.

2155 Pour sa part, le Conseil économique du Haut-Richelieu (CLD), quant à lui, est un organisme à but non lucratif géré par un conseil d'administration. Financé en majeure partie par la MRC du Haut-Richelieu, le CLD a comme mandat de regrouper et de coordonner les différents services d'aide à l'entrepreneuriat, y compris celui de l'économie sociale.

2160 Vous comprendrez donc que notre préoccupation est principalement l'augmentation des échanges commerciaux possibles à la suite de la réalisation de cette infrastructure et l'économie florissante qui s'ensuivra.

Je vais donc vous présenter en bloc certaines données et informations sur les échanges commerciaux et l'importance de liens autoroutiers adéquats pour notre milieu économique et social.

2165 Les États-Unis, principaux partenaires économiques du Canada. Les échanges entre le Canada et les États-Unis constituent les échanges bilatéraux les plus importants du monde. Environ 26 % des emplois manufacturiers de la Montérégie sont liés au commerce avec les États-Unis. Ce représente près de 24 000 emplois.

2170 L'autoroute 35 est une infrastructure primordiale pour la croissance des exportations. Comment peut-on penser que le septième principal lien autoroutier favorisant le développement économique avec nos voisins du Sud, qui constitue le plus grand marché et le plus facilement accessible, se résume à un chemin à 2 voies actuellement?

2175 L'importance de la Montérégie comme région industrielle. Les expéditions manufacturières de la Montérégie s'élevaient à 10.5 M\$ en 1996, ce qui place cette région au deuxième rang des régions administratives du Québec avec plus de 20 % des expéditions totales, juste derrière Montréal. La valeur des expéditions de Montréal et des régions limitrophes au nord s'élevait à 41.6 M\$, soit 43 % des expéditions québécoises.

2180 Ces deux ensembles, dont la production se destinant à la Nouvelle-Angleterre est la plus susceptible de passer par l'autoroute 35, comptent donc pour près des deux tiers, 63,2 %, des expéditions québécoises.

2185 Une partie importante, 41 %, des expéditions manufacturières de la Montérégie sont destinées au marché américain, ce qui représentait 8 G\$ en 1996. Le développement de l'axe autoroute 35 et l'Interstate 89 serait donc profitable à l'agglomération montréalaise, mais également à la Montérégie.

2190 Les relations économiques avec les États-Unis: des liens vitaux pour le Québec et
mutuellement bénéfiques pour les deux partenaires. Les exportations vers les États-Unis sont d'une
importance capitale pour l'économie québécoise. En 2004, elles totalisaient 63 G\$, soit 27 % du
produit intérieur brut de la province. Seules Montréal et Boston représentent des échanges de
7 534 M\$.

2195 En guise de comparaison, les exportations aux provinces canadiennes au cours de la
même période se chiffraient à 44 G\$, soit 19 % du PIB québécois. Et les exportations vers le
deuxième plus grand client international du Québec, le Royaume-Uni, s'élevaient à environ 1.5 G\$.
La même année, les exportations vers les États-Unis représentaient 82 % des exportations
2200 internationales du Québec.

La part des exportations vers les États-Unis dans l'économie québécoise a progressé de
façon remarquable depuis l'adoption de l'Accord du libre-échange canado-américain (ALÉ) et
l'Accord du libre-échange nord-américain (l'ALÉNA).

2205 En termes d'emploi, la progression a été tout aussi marquante. Si, au cours de cette
période, le nombre d'emplois liés aux exportations vers les autres provinces du Canada est
demeuré stable, le nombre d'emplois liés aux exportations internationales a pour sa part doublé de
332 400 à 667 800. En bref, un cinquième de tous les emplois au Québec est lié aux exportations
2210 internationales, dont la très grande majorité dépend des exportations vers les États-Unis.

La Nouvelle-Angleterre. Pour sa part, la région de la Nouvelle-Angleterre est au troisième
rang des destinations d'exportations de biens dans les régions américaines avec 7 534 G\$. Les
exportations de biens équivalent donc à 11,7 % des parts des exportations totales et de 14,1 % des
2215 parts dans les exportations vers les États-Unis.

En 2002, 87 % des exportateurs québécois expédiaient des marchandises aux États-Unis
représentant 7 946 établissements.

2220 L'autoroute 35 et l'industrie touristique. Le tourisme est d'une importance capitale pour le
développement économique du Canada et des États-Unis. En 2004, les voyageurs canadiens ont
réalisé 13.8 millions de voyages d'une nuit ou plus en direction des États-Unis, une hausse de près
de 10 % par rapport à 2003. Les Canadiens auraient ainsi effectué, selon toute vraisemblance, en
2003, près de 97.3 millions de nuitées du côté américain. Durant la même période, les Québécois
2225 ont réalisé près de 16.4 millions de nuitées aux États-Unis.

Avec plus de 30 % de toutes les arrivées internationales aux États-Unis, le Canada occupe
le premier rang des pays dont les citoyens ont effectué le plus grand nombre de visites en sol
américain. En ce qui a trait aux voyageurs américains, ils auraient, quant à eux, réalisé, en 2004,
2230 15 millions de voyages d'une nuit ou plus au Canada.

L'autoroute 35 représente donc une solution gagnante pour soutenir les visites en sol canadien et ainsi augmenter les dépenses américaines chez nous.

2235 La sécurité des usagers: un facteur à ne pas oublier. Le niveau de service est de C sur cette route à la hauteur d'Iberville contre des niveaux A aux autres axes routiers d'échanges interprovinciaux et transfrontaliers équivalents à l'autoroute 20, l'autoroute 15 et l'autoroute 55. Le gain de temps avec une autoroute plutôt que la route 133 est estimé entre 15 à 20 minutes.

2240 Le tronçon de la route 133 entre Iberville et Philipsburg a généré plusieurs accidents. Le coût social d'accidents sur la route 133 entre Iberville et Philipsburg s'établit à environ 1 M\$ annuellement selon le bureau du ministère de la Sécurité et des Transports. La présence d'une autoroute permettrait d'éviter un peu plus de la moitié de ces coûts, soit 540 000 \$ par année en estimation.

2245 En conclusion, considérant que le corridor de commerce Québec-Nouvelle-Angleterre a connu une croissance continue de 1998 à 2000, atteignant leur point culminant en 2000 avec des échanges totalisant plus de 15 G\$;

2250 considérant que les exportations de biens du Québec vers la Nouvelle-Angleterre se sont chiffrées à plus de 7,5 G\$ en 2003, soit 14,1 % de l'ensemble de nos exportations vers les États-Unis, et 11,7 % des exportations totales du Québec;

2255 considérant qu'en 2003, un peu plus de 60 % des exportations de biens en direction de la Nouvelle-Angleterre ont été dirigées principalement vers deux États, le Vermont avec 37,1 % du total et le Massachusetts avec 25,3 %, on note aussi que, depuis 1998, la part du Vermont dans les exportations du Québec à destination de la Nouvelle-Angleterre baisse de façon graduelle et continue alors que certains États voient leur part augmenter régulièrement surtout depuis l'année 2000, c'est le cas notamment de l'État du Maine (7,6 % en 2000 et 9,7 % en 2003), du New Hampshire (6,2 % en 2000 et 7,6 % en 2003), du Connecticut (9,8 % en 1998 et 13,2 % en 2000 et 17,1 % en 2003);

2265 considérant que les importations de biens dédouanés au Québec en provenance de la Nouvelle-Angleterre se sont chiffrées à 3,2 G\$ en 2003, que celles-ci représentent 13,3 % de nos importations totales en provenance des États-Unis en 2003 contre 13,7 % en 2002;

considérant que pour le Québec, l'exportation signifie des emplois et un accroissement de la richesse, apports essentiels au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie;

2270 considérant que pour l'entreprise, les marchés extérieurs offrent des occasions d'affaires supplémentaires pour accroître, spécialiser ou diversifier la production, réaliser des économies d'échelle, prolonger le cycle de vie des produits et augmenter les profits et mieux connaître la concurrence;

2275 considérant que les marchés extérieurs sont essentiels au développement des entreprises québécoises étant donné la taille modeste du marché intérieur;

2280 considérant que la mondialisation offre des possibilités remarquables de développement économique;

considérant que la route 133 ne convient plus aux échanges et aux transporteurs qui l'utilisent;

2285 considérant que la sécurité des usagers est mise en cause et que les accidents se multiplient rapidement;

considérant que le tourisme est une partie importante de notre économie et que le manque de lien sécuritaire freine cette expansion;

2290 en conséquence, la Chambre de commerce du Haut-Richelieu et le Conseil économique du Haut-Richelieu (CLD) souhaitent que le ministère des Transports mette de l'avant le projet du prolongement de l'autoroute 35, et ce, dans les meilleurs délais, afin que nous puissions rouler sur les quelque 38 kilomètres restants de l'autoroute 35 pour accéder à la limite de la frontière américaine, et ce, d'ici 2010.

2295

LA PRÉSIDENTE :

Merci. On a quelques questions pour vous.

2300

M. MICHEL FECTEAU :

Pas de problème.

2305

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Dans les perspectives de développement économique pour le Haut-Richelieu, quelles sont les perspectives avec ou sans la 35?

2310

Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :

En fait, on n'a pas de données statistiques au niveau des dollars parce que ça n'a pas été chiffré, il n'y a pas d'étude comme telle qui a été faite, mais c'est clair que c'est majeur.

2315

Quand on mentionnait qu'on est le septième, quand on mentionnait qu'on est le deuxième en importance, c'est clair que... et monsieur mentionnait également qu'il y avait des

démarches qui avaient été faites auprès des transporteurs, on parle de transporteurs routiers mais on parle de l'agglomération de Montréal aussi. Donc, le lien autoroutier Montréal-Boston va devenir le principal et c'est le lien le plus court entre Montréal et Boston. Donc, c'est clair que les gens vont opter pour cette option-là.

2320

Donc, on parle de millions de dollars. Mais, à ce jour, c'est difficile de quantifier combien, mais c'est vraiment majeur.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2325

Est-ce que vous avez des membres qui utilisent la 133?

M. MICHEL FECTEAU :

2330

Oui, effectivement, on a des membres qui utilisent la 133 de la bonne façon. Et aussi, il y en a qui ont subi des sévices au niveau de la 133.

2335

Ce que je peux rappeler pour rajouter à Marie-Claude mentionnant au niveau d'échange commercial, lors d'une récente conférence à Montréal, le gouverneur de l'État de la Nouvelle-Angleterre était venu nous faire une présentation et on établissait, depuis les quatre dernières années, on est passé de 12.4 G\$ d'échanges économiques à 10 G\$. Donc, il y a un impact qui est majeur au niveau de l'économie.

2340

Et aussi, on sait que le gouvernement a fait des pressions. Le premier ministre s'est même rendu à Boston. Donc, on sait que du côté des Américains au niveau de l'autoroute, ils sont autant en demande que, nous, on peut l'être, parce qu'on parle quand même d'un trajet de... là on parle de 38 kilomètres.

2345

Donc, il n'y a pas juste l'économie. Parce que nous, évidemment, on représente une instance économique. Mais j'ai écouté les intervenants tantôt, avec qui on est d'accord, je pense que le projet de l'autoroute, monsieur Merleau de la Ville l'a bien dit, il faut que ce soit un projet qui soit gagnant-gagnant. L'économie ne doit pas prendre la place au niveau de l'environnement. On est tous conscients de ça, nos membres sont conscients de ça également. Mais on pense que les représentations, et c'est pour ça la tribune qui est ici ce soir, les représentations qui sont faites, on pense qu'il y a lieu d'aménager et de faire en sorte que et l'agriculture, et le tourisme, et l'environnement, et l'essor économique puissent se marier dans cet axe-là. Mais il y a des retombées importantes pour tout le monde.

2350

2355

J'aimerais apporter à votre attention aussi, on parlait tantôt, je pense qu'il y a un intervenant, au niveau de l'environnement, on a eu des statistiques qui disent qu'il y a 6 800 personnes par jour qui rentrent en Montérégie pour combler des emplois que, nous, on ne comble pas. Donc, je pense qu'une des meilleures façons aussi, c'est un projet de la Chambre de commerce, on parle du train de banlieue, mais on veut aussi dire que si on est capable

2360 d'établir une économie avec des échanges comme ça, on pourrait peut-être empêcher beaucoup de gens d'avoir à se déplacer et d'aller à Montréal, et plutôt créer des emplois ici. On réglerait un autre problème aussi.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2365 Pour revenir à la 133, est-ce que vous vous êtes penchés sur les possibilités d'amélioration de la route?

M. MICHEL FECTEAU :

2370 Bien, la route 133, je pense qu'il y a un intervenant tantôt, au niveau de l'agriculture, qui mentionnait la faisabilité... pour connaître le circuit de la route 133, j'essaie de m'imaginer, exemple, à partir de la Grande Ligne et à se rendre juste à Sabrevois, quels seraient les coûts et le degré de faisabilité. Parce que là aussi, il y a des cultivateurs, il y a des développements domiciliaires qui vont s'étaler là et il y a certaines résidences qui sont pratiquement directement sur la route.

2375
2380 Donc, dans mon livre à moi, les coûts reliés à ça... et je ne pense pas que ce soit le bon tracé, parce que ces gens-là qui ont... il y a des résidences dans ces coins-là, il y a une qualité de vie qui s'est déjà installée. Donc, quand on a permis la construction d'habitations, c'est difficile de revenir en arrière. On rentrerait dans une autre problématique d'être capable d'aménager.

Cette route-là, dans mon livre à moi, elle est présentement surutilisée et non sécuritaire. Ça, c'est clair pour nous.

2385 **Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :**

Sans oublier les débits au niveau du kilométrage.

M. MICHEL FECTEAU :

2390 Oui.

Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :

2395 Il y a des sections qui sont à 50, des sections qui sont à 70 et des sections à 90. Donc, c'est évident que pour les transporteurs, c'est problématique.

M. MICHEL FECTEAU :

2400 Puis aussi, par le développement domiciliaire qui s'est fait, il y a beaucoup de rues, surtout dans le secteur de Saint-Athanase, il y a beaucoup de rues maintenant qui sont... il y a des rues qui sont construites.

2405 Donc, quelqu'un dans l'heure de pointe qui essaie de juste prendre la route 133, sortir de la rue transversale, c'est déjà, un, dangereux; deux, pas tout à fait sécuritaire. Puis quand on parle de la période d'hiver comme on va rentrer là, dépendamment de la température, ce n'est pas évident.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2410 Est-ce que vous avez déjà évalué le pourcentage de transfert de camionnage d'une route à l'autre de la 133 à...

M. MICHEL FECTEAU :

2415 C'est des données qu'on pourrait peut-être vous fournir. Je ne peux pas vous les donner là, mais je suis convaincu que, au niveau de nos membres qui sont dans le transport, en termes de volume, en termes de temps, en termes de délai, oui, j'imagine qu'il y a des choses qu'on pourrait vous fournir.

2420 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Tantôt, vous avez parlé de la création d'emplois. Est-ce que vous pouvez spécifier les domaines particuliers de création d'emplois?

2425 **M. MICHEL FECTEAU :**

2430 Bien, on regardait au niveau des parcs industriels, on sait qu'en termes de temps, quand on a assisté à la conférence, j'ai eu l'occasion de discuter avec des gens un petit peu en privé, il y a beaucoup d'entreprises présentement que, à cause de l'axe, il y a des entreprises qui s'installeraient possiblement sur le territoire, pas juste des entreprises d'entreposage ou quoi que ce soit là. Mais en termes de temps, il y a des entreprises qui ont fait valoir... on a des places, on a de l'espace pour s'installer, dans un premier temps. Puis dans un deuxième temps aussi, il y a la qualité de vie qu'on retrouve aussi sur le territoire.

2435 Donc, ça, c'est une donnée qu'on pourrait sûrement vous fournir via le Conseil économique.

2440 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui.

M. MICHEL FECTEAU :

Il y a des études qui sont faites là-dessus, on pourra vous les fournir.

2445

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Parfait.

2450

Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :

Et, entre autres, le domaine agroalimentaire parce que...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2455

Oui, c'est ça.

Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :

2460

Au niveau, entre autres, des gens qui viennent de l'Europe, etc., évidemment viennent ici, puis on est directement la porte d'entrée au niveau des États-Unis.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2465

Vous allez pouvoir les quantifier?

Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :

Oui.

2470

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Pour voir la plus value ajoutée aussi avec le commerce qui rentre et qui sort. Parfait.

2475

LA PRÉSIDENTE :

Dans votre mémoire, en page 17, il y a des chiffres qui font référence aux chiffres sur le tourisme. Selon l'information que vous fournissez, le Québec serait déficitaire de 50 fois par rapport aux Américains.

2480

Quand on regarde le bassin de population américaine versus le bassin de population du Québec et les chiffres que vous fournissez par rapport au tourisme, ce qu'on va dépenser aux États-Unis en nuitées par rapport aux Américains qui viennent chez nous, on pourrait s'attendre

2485 à avoir, étant donné qu'on a un bassin de population très important du côté américain, à avoir un retour chez nous de tourisme important. Or, on est pratiquement égal-égal, le Québec par rapport à la population des États-Unis.

2490 Vous amenez ces chiffres-là en disant: *Bon, peut-être qu'avec une autoroute, ils pourraient venir plus+, mais 50 fois, c'est énorme. Est-ce qu'il y a d'autres mesures qu'on pourrait prendre pour attirer le tourisme américain? Parce que là ce qu'on voit, c'est que les Québécois sortent mais il y a très peu d'entrées du côté américain. Est-ce que c'est parce qu'on ne connaît pas le Québec?

2495 Parce que même du côté canadien, on regarde les chiffres, on est déficitaire aussi globalement. Mais le Québec est particulièrement déficitaire. On s'en aperçoit aussi quand on va sur les grandes routes; on voit très, très peu de véhicules américains. Qu'est-ce que vous proposez pour inciter le développement touristique?

2500 **Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :**

Mais en fait, on n'est pas les spécialistes du tourisme, ça va de soi. Mais ceci étant dit, quand on traverse les douanes et qu'on arrive sur une route, entre autres, comme la route 133, c'est clair que de, un, ce n'est pas très accueillant. Comme on le mentionnait, c'est qu'on partage cette route-là avec les transporteurs, avec les véhicules lourds, avec les agriculteurs et avec le tourisme. Donc, c'est clair que c'est problématique juste de s'y rendre. La signalisation n'est pas vraiment adéquate non plus.

2510 Donc, c'est tout des facteurs qui, une fois accumulés, font qu'on n'a pas vraiment envie nécessairement de s'en venir ici parce que c'est complexe, parce que c'est dangereux, parce qu'on partage la route avec différentes personnes qui n'ont pas le même objectif de voyage que le nôtre.

2515 Donc, c'est clair qu'avec une autoroute qui a un lien direct, qui est accueillante, qui arrive directement dans Saint-Jean, qui par la suite peut se rendre directement à Montréal, qui par la suite peut se rendre directement à Québec, mais c'est clair que dans notre perspective, s'il y a de la publicité, du marketing adéquat qui est fait avec la signalisation adéquate, ça risque de favoriser le tourisme américain.

LA PRÉSIDENTE :

2520 En tout cas, c'est...

Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :

2525 C'est significatif.

LA PRÉSIDENTE :

... c'est un paragraphe qui mérite réflexion.

2530 **M. MICHEL FECTEAU :**

Oui. Bien, effectivement, l'Office du tourisme nous a préparé un volet, soyez assurée qu'on va leur transmettre. Mais évidemment, quand on fait aussi le trajet inverse, parce qu'on le fait nous aussi de temps à autre, on le voit immédiatement. Marie-Claude, je pense que ce qu'elle
2535 vient de nous énumérer, ça c'est peut-être juste la partie technique au niveau de la route, mais évidemment il y a tout le bagage aussi, il y a le centre d'intérêt qui va là, mais parce que...

Évidemment, il y a quelqu'un qui mentionnait tantôt que les transporteurs, je pense que c'est... qui disait que, au niveau des transporteurs, ils pouvaient prendre l'autoroute 35, l'autoroute
2540 10, la 30, la 20. Bien, c'est le même phénomène, je pense, que Marie-Claude vient de nous expliquer pour les touristes. Mais pour ça, le centre d'intérêt, je pense qu'on a suffisamment d'intérêts et d'attraits, il s'agit de bien les publiciser. Mais s'assurer que nos gens, quand ils rentrent ici, bien, je veux dire, qu'ils ont une facilité de circulation en sécurité; ça, c'est un point qui est évident.

2545 **Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :**

Pas plus tard que l'année passée, des Américains sont décédés sur la route 133 ici. Donc, qu'est-ce que ça fait, tu sais, au niveau du bouche à oreille, etc. Je pense que ce n'est pas très
2550 positif.

M. MICHEL FECTEAU :

Il y a des années qu'on ne peut savoir l'impact que ça va avoir, je veux dire, à travers ça ou
2555 les destinations comme telles. Mais on est en devenir, si on regarde au niveau de Saint-Jean, si on regarde toute la...

Je pense qu'il y a un intervenant tantôt qui parlait au niveau de la population. C'est sûr que la population, on ne peut pas empêcher les gens de venir s'installer dans une région donnée à
2560 moins de mettre des barricades. Ça, je pense que ce n'est pas demain la veille. Mais on est sûrement capables de faire en sorte que d'aménager un territoire qui soit convivial et qui...

Moi, j'aime bien le terme gagnant-gagnant. Je pense que quand on fait des efforts, on est capable d'y arriver. On n'est pas obligé de tout foutre en l'air, mais on est capable de travailler. Et
2565 malheureusement, je dois vous avouer qu'on a vu des travaux qui ont été faits et qu'on a recommencés à maintes reprises. Je pense qu'une saine planification...

Il y a des intervenants qui sont venus vous dire à un moment donné que peut-être que le

2570 viaduc devrait se trouver... mais je pense que les gens savent mieux que quiconque quels sont, eux... Et j'ai entendu, c'est agréable d'entendre aussi que les gens ont dit: *Bien, oui, on serait capable d'aménager.+ Je pense que c'est ça qu'il faut voir là-dedans, comment on peut le faire.

2575 Puis je veux dire, la richesse collective, bien, ça peut servir aussi. Quand on a une saine économie, ça peut servir à du reboisement, ça peut servir à un aménagement de territoire, ça peut servir à tout le monde, mais il faut que tout le monde se parle. Puis là-dessus, il y a du donnant-donnant. À un moment donné, en quelque part, il y a des compromis qui sont faits. Mais quand c'est fait dans le respect et bien planifié, j'insiste sur la planification, je pense qu'on est capable d'arriver à faire un bon compromis.

2580 **LA PRÉSIDENTE :**

Aussi une autre question, s'il vous plaît. Est-ce que vous voyez ça, l'autoroute 35, comme étant un projet partenariat public-privé?

2585 **Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :**

Ça ne fait pas partie des sept projets qui sont dans les PPP à l'heure actuelle.

2590 **M. MICHEL FECTEAU :**

Non, ça ne fait pas partie de ces sept projets-là.

Mme MARIE-CLAUDE BEAUVAIS :

2595 C'est correct comme ça.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2600 Est-ce que vous pourriez nous parler un petit peu plus des échanges entre la Communauté métropolitaine de Montréal et le Haut-Richelieu?

M. MICHEL FECTEAU :

2605 Bien, en fait, au niveau des échanges, c'est sûr que nous, si on parle de la région, si on parle en termes d'utilisation des routes... puis là on parle de la 133, moi, je pourrais vous parler de la 104 parce que, moi, je demeure dans le secteur ruisseau Desnoyers. Donc, ça en est une autre route à problèmes, une route, en fait, que si je remonte dans les années 65, 66, on sait qu'on voit encore un gros tas de terre, qu'il y avait des aménagements de faits. Puis dans ce temps-là, on ne pensait pas que l'autoroute 30 serait installée. Depuis que la 30 est installée, la route 104, elle est surutilisée.

2610

Mon épouse voyage sur cette route-là le matin. À 5 h 30 le matin, c'est pare-chocs à pare-chocs jusqu'à la 30. La 35 l'est aussi. Et à partir de là, je veux dire, on a de la difficulté à se rendre un petit peu à certaines heures de pointe. Regardez, on parle du pont qui est en construction, c'est sûr que c'est des travaux, mais on a rarement vu une route utilisée comme ça.

2615

Alors, les échanges de Montréal vers Saint-Jean, je vous dirais que c'est très, très fréquent. On est à 20 minutes du centre-ville, 20, 25 minutes du centre-ville. Mais il y a aussi la Rive-Sud, il y a beaucoup de gens qui sont venus s'installer sur la Rive-Sud.

2620

Depuis la construction de l'autoroute 30, on a qu'à regarder dans le secteur des Promenades Saint-Bruno, puis on a juste à regarder le carrefour 10-30 qui est en train de se construire, il y a autant de millions de pieds carrés qui vont se bâtir là que la totalité du pied carré commercial qu'on possède sur le territoire de Saint-Jean. C'est pas peu dire là.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2625

Puis du Haut-Richelieu jusqu'aux États-Unis?

M. MICHEL FECTEAU :

2630

Du Haut-Richelieu jusqu'aux États-Unis, c'est toujours en pleine progression. Puis la Chambre de commerce, on fait partie de l'installation du corridor Québec–Nouvelle-Angleterre parce qu'on parle souvent de Boston. Mais je vous ai parlé tantôt de trois États, le corridor est composé de trois États.

2635

Et aussi, un phénomène qui est assez drôle, quand on parle, on va dire, on parle des échanges économiques, l'un des premiers sommets Québec–New York qu'on a assisté v'la deux ou trois ans, ils avaient fait une étude au niveau des satellites. Alors, la problématique de rentrer par Montréal, ce qu'ils faisaient, c'est que les gens, quand ils arrivaient à Québec, au lieu de prendre la 20 puis s'en venir ici, ils s'en allaient complètement l'autre bord pour éviter ce côté-ci par la 87.

2640

Donc, on avait un satellite qui nous montrait tout le transport qui se faisait et tous les détours qui se faisaient. Donc, c'était beaucoup d'échanges économiques qui se perdaient là, phénomène que nous, ici, si on était restés juste dans notre petit patelin à nous, on n'aurait jamais imaginé.

2645

Je reviens d'un corridor Québec–Albany, on voit que les échanges commerciaux sont de plus en plus grandissants.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2650

Est-ce que la 35 pourrait amener une certaine centralisation du développement à Saint-Jean-sur-Richelieu?

M. MICHEL FECTEAU :

2655 Je crois que oui. Il faut être visionnaire, mais j'ai l'impression que... moi, ce que je crois beaucoup, c'est une opinion personnelle, je crois que la venue de cette autoroute-là avec les échanges qu'on peut établir, si on regagne juste les 4 G\$ qu'on a perdu, je pense qu'il y a la possibilité de créer des emplois ici, puis probablement éviter à nos gens d'avoir à faire le trajet peut-être à Montréal.

2660

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

2665

M. MICHEL FECTEAU :

Bienvenue.

LA PRÉSIDENTE :

2670

Oui, juste un dernier point. Vous avez fait référence à une image satellite.

M. MICHEL FECTEAU :

2675

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ce serait possible d'avoir cette information-là?

2680

M. MICHEL FECTEAU :

Sûrement, parce que ça faisait partie des rencontres corridor Québec–New York. Je suis sûr qu'on peut l'avoir.

2685

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2690

M. MICHEL FECTEAU :

C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2695

Nous invitons maintenant le Comité d'action Saint-Gérard.

Mme JOSÉE POISSANT :

Bonsoir!

2700

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

2705

Mme JOSÉE POISSANT :

Nous apprécions grandement l'existence d'un organisme comme le BAPE, car il offre aux citoyens une tribune leur permettant d'être réellement entendus.

2710

À l'annonce des séances d'information sur l'impact environnemental du prolongement de la 35 offert par le MTQ, nous avons eu bon espoir d'avoir des réponses à nos questions concernant notre problème de pollution sonore dans notre quartier. Malheureusement, à chacune de ces soirées, la seule réponse que nous avons obtenue est que notre problématique n'était aucunement liée au prolongement de la 35.

2715

À la suite de ce constat, nous avons décidé collectivement de déposer une requête au BAPE. Depuis janvier 2002, les réponses obtenues par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Saint-Jean se sont révélées évasives. Chacun se renvoyait habilement la balle. Contrairement au ministère des Transports, le Comité d'action de Saint-Gérard croit que le prolongement de l'autoroute a un impact direct, indubitable sur notre environnement.

2720

Sur ce, nous avons le plaisir de faire lecture de notre mémoire.

L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

2725

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous avez l'intention de présenter votre mémoire à votre municipalité également?

2730

Mme JOSÉE POISSANT :

Oui, probablement.

2735

LA PRÉSIDENTE :

En tout cas, il y a des oreilles attentives ici de votre municipalité déjà.

Est-ce que vous avez l'impression qu'un mur antibruit ou, en tout cas, qu'il y a une mesure qui fait l'unanimité dans votre quartier ou si le moyen mis en place reste encore à être discuté?

2740

Mme JOSÉE POISSANT :

C'est sûr que les gens veulent avoir de quoi d'esthétique. Ils ne veulent pas avoir nécessairement devant leur maison un mur de béton sans aménagement paysager. Je crois qu'il y aurait une possibilité de faire une quasi-unanimité, si de quoi d'esthétique est érigé.

2745

LA PRÉSIDENTE :

Et ça concernerait combien de familles, un tel aménagement?

2750

Mme JOSÉE POISSANT :

Bien, une bonne partie du quartier. Parce que le bruit de l'autoroute, on l'entend facilement jusqu'à la moitié du quartier. Les mesures de son ont été prises pour la première rue qui est en bordure vraiment de l'autoroute, mais si on se promène le moins dans le quartier, même si on s'éloigne d'une dizaine de rues, on entend encore très bien l'autoroute. Parce que la première rue, là, on ne peut pas s'entendre dans les cours arrière. Les gens ne peuvent pas parler. Il faut être près l'un de l'autre. S'il y a le moins une distance entre les deux, c'est très difficile.

2755

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous estimez que le fait qu'il n'y ait pas un projet concret, qu'il n'y ait pas un consensus comme tel sur un projet concret qui fait l'unanimité en termes de conception fait en sorte que ça retarde l'aménagement?

2765

Mme JOSÉE POISSANT :

Non, je ne crois pas. J'ai l'impression que c'était une défaite qui est donnée là, mais je n'ai pas... c'est ça, je ne pense pas qu'il peut avoir... que ce soit 100 % des gens qui soient d'accord avec ça. Par contre, la problématique du bruit fait en sorte qu'il va avoir des compromis qui devront être faits. Est-ce qu'on prend un mur pour contrer le bruit ou on fait rien et on endure le bruit?

2770

LA PRÉSIDENTE :

On a entendu en première partie d'audience que justement le compromis ou l'approche qui devrait être retenu, ça devrait être au niveau de la municipalité, que le concept devrait être proposé émanant de la municipalité.

2775

Est-ce que vous avez l'intention de demander justement qu'il y ait du travail de fait de concertation de façon à trouver un projet...

2780

Mme JOSÉE POISSANT :

Oui, ça a été fait cette demande-là qu'il y ait une concertation. Mais on a l'impression que c'est que chaque palier... bon, la Ville nous dit qu'elle attend après le ministère des Transports; le ministère des Transports attend après la Ville. Ça fait que finalement, on a l'impression que c'est le renvoi de la balle. C'est pour ça, on disait si la responsabilité incombe à un palier, à ce moment-là ce serait probablement plus simple à régler, selon notre perception.

2785

LA PRÉSIDENTE :

2790

Mais vous avez fait des démarches auprès de votre municipalité pour qu'il y ait une concertation sur le concept même et qu'est-ce qu'on vous a dit?

Parce que là, c'est des gens de chez vous. Avez-vous l'impression que s'il y avait différentes options qui étaient proposées, un concept d'aménagement, qu'on en viendrait dans votre quartier à une sorte de consensus?

2795

Mme JOSÉE POISSANT :

2800

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

En tout cas, une sorte d'approche qui serait la plus acceptable possible...

2805

Mme JOSÉE POISSANT :

Oui.

2810

LA PRÉSIDENTE :

... ça favoriserait la mise en place d'une telle mesure?

Mme JOSÉE POISSANT :

2815

Oui. Les gens sont prêts à ça. Dans le fond, on attend juste que ça bouge.

LA PRÉSIDENTE :

2820

Alors, vous faites des démarches dans ce sens-là auprès de votre municipalité.

Mme JOSÉE POISSANT :

Bien, dans le fond, oui, on fait les démarches...

2825 **Mme CAROLE CORBEIL :**

C'est que la municipalité attend après les données du ministère des Transports. Alors, c'est dans ce sens-là qu'à un moment donné on se demande où va arrêter le renvoi de la balle tout le temps. C'est dans ce sens-là.

2830

LA PRÉSIDENTE :

On va demander à monsieur Caron tout à l'heure, qui va venir en période de rectification, de nous dire justement si le ministère des Transports attend après la Ville. On va vous entendre. Restez pour la période de rectification.

2835

Mme JOSÉE POISSANT :

Oui. Merci.

2840

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Nous invitons maintenant la Ferme Médau inc., madame Chantal Daudelin et monsieur Rémi Mehaignerie.

2845

Alors, tout à l'heure, j'ai oublié de donner les noms des deux personnes qui sont venues présenter un mémoire. C'est madame Josée Poissant et madame Carole Corbeil.

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2850

Bonsoir! Pour la Ferme Médau, il y a seulement un représentant.

Nous, étant donné que le drainage avait été fait avant l'expropriation, les exploitants de la ferme recommandent que le drainage soit remis en fonction, qu'un fossé verbalisé devrait être creusé avant le début des travaux sur l'emprise, que les coûts de rebranchement du drainage et l'entretien du cours d'eau soient assumés par le MTQ.

2855

LA PRÉSIDENTE :

2860

Pourriez-vous situer votre ferme?

Mme CHANTAL DAUDELIN :

C'est les lots 329, 330, dans la Municipalité de Saint-Alexandre, dans la partie ici.

2865 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez déjà fait du drainage pour opérer ces terrains?

2870 **Mme CHANTAL DAUDELIN :**

Le drainage était effectué avant l'expropriation.

LA PRÉSIDENTE :

2875 D'accord. Et là, la proposition que vous faites, c'est la même chose pour les terrains qui sont de chaque côté de votre terre aussi?

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2880 Bien, j'imagine que les autres producteurs doivent avoir un peu la même vision que nous, que le drainage, il faut que ça soit fonctionnel en tout temps.

LA PRÉSIDENTE :

2885 D'accord. Pouvez-vous nous parler de la 227, la sécurité sur cette route-là? Vous l'employez à l'occasion?

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2890 Oui, quelques fois pour éviter de circuler au niveau des chemins de la ferme, on prenait, nous, le rang Saint-Joachim quand c'était trop humide, pour sortir sur les routes asphaltées.

LA PRÉSIDENTE :

2895 Et vous avez des difficultés à l'occasion? Vous rencontrez du camionnage lourd ou des véhicules? Comment vous vivez ça?

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2900 C'est sûr que lors de ma première demande, nous, qu'est-ce qu'on avait demandé, étant donné qu'on perd l'utilisation du rang Saint-Joachim, c'était d'avoir une voie d'accès à même l'emprise du MTQ. Puis ça, je ne sais pas où est-ce qu'ils sont rendus là, mais c'est sûr que si on pouvait avoir un chemin de circulation pour aller d'un lot à l'autre comme ça, bien, ça serait bien pour nous.

2905

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Mme CHANTAL DAUDELIN :

2910

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2915

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

M. MAXIME TREMBLAY :

2920

Bonsoir! Le titre de mon mémoire, c'est *Prolongement de l'autoroute 35 et développement durable*.

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2925

Quelle est votre conception personnelle du développement durable? Est-ce que les trois volets doivent être égalitaires ou c'est le volet écologie? C'est-à-dire les trois volets c'est l'économie, l'environnement, le social, ou le volet d'écologie doit supporter les deux autres?

2930

M. MAXIME TREMBLAY :

Il faut qu'il y ait un équilibre entre les trois, un équilibre dans le sens que c'est d'assurer la survie des espèces d'une façon durable, les espèces animales, les espèces végétales. C'est ça le développement durable, c'est assurer la survie des espèces.

2935

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

2940

LA PRÉSIDENTE :

Dans votre mémoire, vous indiquez que la bretelle d'accès au chemin vers le village Saint-Armand devra être reconsidérée. Pouvez-vous nous expliquer comment ça devrait être fait?

2945

M. MAXIME TREMBLAY :

Mais je ne sais pas si on peut avoir l'image dans la région de Saint-Armand? Oui, c'est ça, c'est la petite bretelle qu'il y a là.

2950

Je me demande, est-ce que ça va favoriser, mettons, une plus grande circulation pour

le chemin Saint-Armand et puis, mettons, une voie de contournement. Puis c'est ça que je m'inquiète. Parce que ce chemin-là, c'est un chemin qui est quand même assez tortueux puis qui est aussi panoramique. Puis moi, je ne voudrais pas qu'il y ait plus de circulation, parce que non loin de là, vers la droite, c'est un sanctuaire d'oiseaux. C'est mon interrogation sur cette bretelle.

2955

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Alors, vous nous soulignez qu'il y a un problème. Mais concrètement, comme mesure pour éviter qu'il y ait plus de circulation, est-ce qu'on pourrait imaginer une solution?

2960

M. MAXIME TREMBLAY :

Bien, là, il s'agit d'essayer de faire en sorte que ça soit, je ne sais pas trop, plus la circulation locale qui puisse circuler là. Mais j'imagine que le ministère des Transports peut être en mesure d'étudier la situation, là.

2965

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien.

2970

M. MAXIME TREMBLAY :

Ça, c'est pour éviter qu'il y ait des camions, dans le fond, qui aillent dans cette zone-là, que ça soit comme trop passant.

2975

LA PRÉSIDENTE :

Alors, vous demandez qu'il y ait des mesures pour faire en sorte de limiter le plus possible l'usage de cette bretelle-là, dans le fond.

2980

M. MAXIME TREMBLAY :

Oui, c'est ça.

2985

LA PRÉSIDENTE :

Merci de votre témoignage.

Nous en sommes maintenant rendus au droit de rectification. Alors, il y a une personne inscrite. C'est monsieur Bernard Caron.

2990

M. BERNARD CARON :

2995 Bonjour, madame la présidente, madame la commissaire. Ce sera très bref. J'ai trois points et peut-être une information que vous avez demandée.

3000 On a affirmé à deux reprises: *Les producteurs agricoles chez qui on va passer une autoroute+. Il faut bien comprendre que, sauf dans le cas de la plaine inondable, le ministère des Transports est propriétaire de pratiquement 95 %, 97 % des emprises. Donc, on ne passe pas chez les producteurs agricoles. Mais il est évident que les producteurs exploitent la partie de l'emprise du ministère, mais on est propriétaire là. Donc, on ne passe pas chez les propriétaires. Ça a été dit à deux occasions.

3005 On a parlé aussi d'une emprise à 70 mètres. En ce qui concerne le ministère des Transports, si on conjugue les contraintes de brise-vent, les contraintes de sécurité et les contraintes de drainage agricole, il est impossible de construire une autoroute dans 70 mètres. Et j'oublie l'aspect monétaire d'une construction à 70 mètres qui augmente de façon très significative le prix de l'autoroute.

3010 Le troisième point. On a affirmé à un moment donné que la construction pourrait débuter au printemps 2006. Vous avez compris qu'on ne commencera pas la construction tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas le décret du ministère de l'Environnement. Et j'imagine que ça devrait, dans des bonnes conditions, ça devrait arriver au cours de l'été 2006. Donc, construire au printemps 2006, c'est, en termes de délai, impossible.

3015 Quant à l'étude du bruit, ce que le ministère s'est engagé envers la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, c'est de remettre à jour l'étude de 1985 ou 1986. Et c'est pour ça qu'à l'automne, on a fait des mesures de bruit dans le quartier Saint-Gérard en vue de remettre à jour cette étude-là. Je n'ai pas vérifié récemment où on en était rendus, mais madame Lyne Gamache, qui est responsable de l'étude, m'avait promis ça au début de l'année 2006. Donc, en principe, lorsque j'aurai l'étude, je rencontrerai la municipalité. Et par la suite, les discussions avec la municipalité et les riverains vont se poursuivre tel qu'il est prévu, de toute façon.

LA PRÉSIDENTE :

3025 Mais si ma mémoire est bonne, en première partie, il a été dit qu'il y avait un problème au niveau du bruit qui était reconnu.

M. BERNARD CARON :

3030 Le problème de bruit est reconnu depuis l'étude de 85 ou 86. Donc, la Ville et le ministère ne nient pas que le bruit pour la première rangée de maisons dans le quartier Saint-Gérard excède le 65 décibels. Maintenant, il reste à poursuivre.

3035 On a déjà avec la Ville, tel qu'on l'avait dit en première partie, rencontré la population de ce quartier-là. On a regardé les possibilités. On a expliqué la Politique sur le bruit, et on poursuit. L'engagement que le ministère avait pris à ce moment-là, c'est de remettre à jour l'étude de bruit et de continuer les discussions avec la population et la Ville.

3040 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour que ce soit clair, quelles sont les étapes qui permettraient d'accélérer les choses? Est-ce que ce serait que la municipalité développe un projet qui fait un consensus ou qui reçoit un assentiment général, disons, sans un consensus, mais la plus grande adhésion à une proposition?

3045 Ça, est-ce que ça vous aiderait à faire avancer les choses?

M. BERNARD CARON :

3050 Bien, à partir du moment où notre étude sera remise à la Ville, après ça c'est un travail de partenariat avec la Ville.

3055 Et lorsqu'on parle de mur antibruit, on parle généralement quand même de sommes assez importantes. Si ma mémoire est bonne, on parle de quelque chose comme 1 M\$, 1,5 M\$ du kilomètre, donc c'est quand même des sommes qui sont importantes. Dans la politique du ministère, le ministère en débourse la moitié, mais la Ville doit aussi en déboursier la moitié.

3060 Monsieur Brazeau, lors de la première partie des audiences, avait dit que la Ville avait budgeté un certain montant sur un horizon de trois ans. Donc, il y a tout un cheminement à faire. Et je suis convaincu qu'avec la Ville, tout ce qui doit être fait sera fait en partenariat avec nous. Quant à accélérer, je pense que les choses doivent être faites de façon, comme je vous dis, en partenariat.

LA PRÉSIDENTE :

3065 On est allés chercher l'information que les citoyens, je pense, demandaient. Le reste va aller auprès de leur municipalité pour faire en sorte que les démarches se poursuivent. Alors, merci beaucoup.

3070 Demain soir, il n'y a pas de séance. Alors, on reprend mercredi soir à Saint-Sébastien. Bonne fin de soirée.

* * * * *

3075 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office
que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3080

LISE MAISONNEUVE, s.o.