

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 15 décembre 2005, 19 h
Centre communautaire Saint-Sébastien
176, rue Dussault
Saint-Sébastien

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 15 DÉCEMBRE 2005.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
QUESTIONS DE LA COMMISSION ADRESSÉES AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....	2
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-DE-VÉRONNE-À-PIKE-RIVER	
PIERRETTE ALARIE, CLÉMENT DUQUETTE.....	13
FERME GRÉGOIRE ET FILS	
JEAN GRÉGOIRE, ANNIE TESSIER.....	22
CORPORATION BASSIN VERSANT BAIE MISSISQUOI	
CHANTAL D'AUTEUIL.....	28
REPRISE DE LA SÉANCE.....	35
JEAN ASNONG.....	35
JEAN TRUDEAU.....	47
PERLE ST-JEAN, MARCEL NORMANDIN.....	57
MATHIAS PERTSCHY.....	66
GROUPE 35 FOIS NON	
CLAUDE BENOÎT, CHARLES BENOÎT.....	68
DROIT DE RECTIFICATION :	
POL PETIT, MARTIN BELLEFROID.....	81
BERNARD CARON, MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....	82
MARTIN BELLEFROID.....	83

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir! Bienvenue à la deuxième séance d'audience publique portant sur le projet de
parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Ce
soir, nous recevons des gens qui se sont déjà inscrits au registre pour présenter leur position. Il y
a neuf inscriptions. Je rappelle que si des gens veulent venir s'exprimer, ils peuvent le faire. Ils
doivent cependant préalablement aller s'inscrire au registre derrière la salle auprès de madame
10 Danielle Hawey.

 Il y a également un questionnaire sur le niveau de satisfaction. Madame Hawey va vous
en donner des copies. On vous demanderait de bien vouloir le compléter, s'il vous plaît. C'est le
Bureau qui le demande.

15 Et je vous signale également qu'il y a un droit de rectification qui est donné à toute
personne présente dans la salle, même ceux qui vont lire les mémoires et les transcriptions par la
suite. Alors si, à la lecture de ces mémoires ou de ces transcriptions, vous voyez ou vous
constatez qu'il y a des faits qui ne sont pas exacts, ce ne sont pas des opinions que vous
contestez mais plutôt des faits, à ce moment-là, on vous demanderait de bien vouloir le signaler à
20 la commission. Alors, vous écrivez tout simplement à la commission en disant : «On a constaté
telle information dans tel document et on voudrait vous informer que les faits sont plutôt de cette
nature.» Alors, ça constitue un droit de rectification. Une fois que les transcriptions vont être
rendues disponibles, vous avez une semaine pour vous prévaloir de ce droit de rectification.

25 La commission va, à la suite de l'audience publique, elle va préparer son rapport et puis il
va être soumis le plus tard le 14 mars 2006 auprès du ministre du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs et, lui, il a au plus 60 jours pour le rendre public. Alors, toute
personne qui en fait la demande le reçoit. Ceux qui ont déposé un mémoire ou sont venus
30 présenter leur opinion verbalement vont l'avoir automatiquement si vous avez donné vos adresses,
vos coordonnées auprès du secrétariat.

 Alors, sans plus tarder, on va ouvrir avec des questions qui ont été adressées au
promoteur, le ministère des Transports. On le fait verbalement pour accélérer la démarche et de
35 façon à ce que vous puissiez bénéficier des réponses qui vont être fournies. Alors, sans plus
tarder, on va poser les questions.

 Soyez les bienvenus! On a neuf questions qui vous ont été adressées. Je vais les lire une
par une, puis si vous avez des réponses déjà, bien ça va nous faire plaisir de les recevoir, le
40 public aussi. Sinon, vous allez pouvoir le faire par écrit. Je vous signale aussi que ces questions-
là nous ont été inspirées en grande partie par la lecture des mémoires. Donc, c'est dans le sens
de répondre aux interrogations aussi du public.

45 La première, c'est : quelle est la place du projet de parachèvement de l'autoroute 35 dans le Plan de transport de la Montérégie, puisque aucune mention explicite à ce projet n'a été trouvée dans les orientations et les objectifs du plan.

M. BERNARD CARON :

50 Dans les documents qui avaient été déposés, il manquait la proposition du plan de transport. Cette proposition-là a été déposée hier soir. Par contre, je vais demander à Bernard McCann d'expliquer un peu quel est le cheminement qui a été suivi pour en arriver à justement prioriser, identifier l'autoroute 35 comme étant quand même un projet stratégique.

LA PRÉSIDENTE :

55 Merci.

M. BERNARD McCANN :

60 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

65 Bonsoir!

M. BERNARD McCANN :

70 Effectivement, lorsque la commission nous a demandé de déposer le Plan de transport de la Montérégie, on a envoyé un petit peu très rapidement deux documents : le document *Orientations et diagnostic* et le document cartographique qui l'accompagne. Ces deux documents-là sont les premiers documents qui sont publiés dans le cadre de la réalisation de la planification des transports dans une région. Et il faut dire aussi que la planification, l'exercice n'a pas abouti dans un plan de transport qui a été rendu public.

75 L'exercice a débuté en 1999 avec la réalisation de ce premier document qui a été publié en juillet 2001. À la suite de ce document, la publication de ce document, il y a eu une consultation des partenaires du ministère et dans l'ensemble de la Montérégie. Les partenaires avec lesquels on travaille sont autant les groupes écologiques, l'UPA, les municipalités et d'autres groupes intéressés comme les sociétés de transport local et tout ce monde-là qui commente l'analyse que le ministère fait des principales problématiques de transport dans une région.

80 Or, lors de cette première consultation-là, il nous est apparu que la 35 était une infrastructure qui était voulue et souhaitée par l'ensemble des gens qui vivent aux alentours de la

85 133 et du corridor de la 35 actuelle.

À la suite de cette consultation, il a aussi été publié par le ministère le document de définition du réseau pour l'ensemble du Québec, de définition du réseau stratégique de soutien au commerce extérieur et ce document-là a identifié l'ensemble des corridors qui soutiennent le commerce avec l'extérieur du Québec, c'est-à-dire les États-Unis, l'Ontario et aussi les provinces maritimes.

90
95 Donc, ces documents-là faisaient de la 35 et du corridor comme tel un des corridors de soutien au commerce extérieur. Donc, l'élément de l'autoroute 35 a été intégré dans la proposition de plan de transport qui, elle, a été aussi soumise aux partenaires et en consultation au début de 2003. Et depuis cette époque-là s'est arrêté le processus de planification de définition du plan de transport à l'intérieur de la Montérégie.

100 Pour vous donner la place que l'autoroute 35 prend dans la proposition de plan de transport, c'est que la première orientation, celle qui a été privilégiée par l'ensemble des intervenants, est d'améliorer, développer les systèmes de transport en soutien au commerce extérieur. La région de la Montérégie, il faut se le rappeler, est une région qui est située pratiquement au cœur de tout le réseau québécois de transport des marchandises vers l'extérieur du Québec. Les corridors importants sont la 40, la 20 et aussi la 15 vers les États-Unis et la 35-133. Ce sont trois des principaux corridors par lesquels tout le transport des marchandises, tout le transport des produits manufacturiers québécois va à l'extérieur du Québec.

105
110
115 Donc, les intervenants privilégient d'abord cette orientation-là. Et parmi les objectifs qui viennent sous-tendre cette grande orientation, l'objectif, le troisième objectif est de compléter le réseau autoroutier donnant accès au marché extérieur. Et cet objectif-là identifie trois moyens d'action qui sont ni plus ni moins que de parachever d'abord l'autoroute 30 à l'ouest, c'est-à-dire de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion, de parachever l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac, et, ensuite, de parachever l'autoroute 35 vers la frontière américaine. Donc, c'est les trois infrastructures en devenir dans la région de la Montérégie qui sont privilégiées par la proposition de plan de transport.

Donc, ça fait un peu le portrait. Donc, c'est une place qui est quand même privilégiée à l'intérieur du plan de transport.

120 **LA PRÉSIDENTE :**

La deuxième question : pourriez-vous apporter des précisions sur les caractéristiques des bassins de sédimentation proposés, de même que leur localisation à l'intérieur de l'emprise et le long de l'autoroute.

125

M. BERNARD CARON :

130 Oui. Ces bassins de décantation sont prévus le long de la rivière aux Brochets et je vais demander à Silvio Morelli de venir donner des informations sur la conception justement de ces bassins-là. Et Silvio me disait qu'il y avait de très nombreux bassins de ce type-là le long de la route 275. Donc, l'information nous vient de là.

M. SILVIO MORELLI :

135 Bonsoir! Effectivement, comme monsieur Caron vient de l'énoncer, le critère qui a déterminé pourquoi on s'installait près de la rivière aux Brochets, c'est évidemment la sensibilité du milieu. Les bassins vont être aménagés de part et d'autre donc de la rivière dans l'axe des fossés de drainage de l'autoroute.

140 Essentiellement, l'efficacité de ces bassins-là, c'est bien entendu pour les matières en suspension. La prémisses aussi qu'il faut considérer à ça, c'est que l'emprise de l'autoroute va être au niveau de la gestion des fossés, ça va être la méthode du tiers inférieur qui va être appliquée. Ça, on en a parlé lors de la première partie des audiences où essentiellement, on maintient en végétation deux tiers du talus du fossé. Donc, on escompte que les effluents qui vont transiter par les fossés, une fois rendus dans le bassin, il va y avoir quand même un bon travail de filtration qui va avoir été fait tout le long donc de ce transit-là.

145 Au niveau des caractéristiques techniques, de façon optimale, ça va être déterminé au niveau de l'avant-projet définitif. Ce qu'on sait à ce stade-ci, c'est que ça va être une dalle de béton avec les parois en enrochement de façon à faciliter l'entretien, parce que, évidemment au fil des années, il va falloir les entretenir, enlever les sédiments qui sont trappés là-dedans. Et donc, cette conception-là a été privilégiée. Au niveau des dimensions, bien, ça va être fait en fonction des débits qui vont être amenés vers ces bassins-là. Ça, ça va être déterminé plus tard dans la conception, dans le design du projet. Essentiellement, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

160 Pour compléter dans cette même voie, dans certains mémoires, il a été proposé qu'il y ait des bassins qu'on a appelé des bassins filtrants aussi, avec des plantes aquatiques...

M. SILVIO MORELLI :

165 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... pour que ce soit comme un complément à ces bassins de sédimentation là.

170 **M. SILVIO MORELLI :**

Oui.

175 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, ça existe ça?

M. SILVIO MORELLI :

180 Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

À certains endroits?

185

M. SILVIO MORELLI :

Oui, ça existe, effectivement. Le ministère a fait des recherches dans ce sens-là. J'en ai parlé avec les gens chez nous qui travaillaient à la conception. Ça serait une option qui pourrait être regardée, effectivement, mais pour l'instant, normalement c'est les fameux marais avec la plante thypha qu'on appelle, qui servent donc à filtrer, à retenir les matières en suspension.

190

Par contre, nous, on mise beaucoup, comme je l'ai dit précédemment, sur le fait qu'à l'arrivée au bassin, l'effluent, l'eau de drainage de l'emprise devrait en principe, compte tenu de la méthode du tiers inférieur, arriver quand même peu chargée, en tout cas moins chargée en matières en suspension. Mais le ministère n'écarte pas non plus la possibilité de regarder l'option avec le marais filtrant.

195

200 **LA PRÉSIDENTE :**

Le marais filtrant. Quelle est l'efficacité des marais filtrants sur, par exemple, les sels de déglçage ou, par exemple, les matières, le phosphore ou les engrais?

205 **M. SILVIO MORELLI :**

Au niveau des sels de déglçage, bon, évidemment, le principe de base de ces bassins-là, c'est de sédimenter. Donc, les particules de sels qui ne seront pas dissoutes vont se retrouver dans le fond du bassin et, éventuellement, elles vont se dissoudre aussi. Donc, ça a un effet d'allonger la période où il y a un pic disons des concentrations de chlorures dans le milieu.

210

215 Dans le secteur de la rivière aux Brochets, par rapport à ça, on escompte beaucoup sur le débit de crue qui est très important. Donc, le choc au niveau des chlorures devrait être relativement bref parce que la rivière aura, à ce moment-là, un pouvoir de dilution important.

Par rapport au phosphore, on n'a pas investigué. En principe, c'est sûr qu'il va y en avoir dans l'effluent, mais on n'a pas cette information-là à ce moment-ci.

220 **LA PRÉSIDENTE :**

225 Merci. Monsieur Caron, la troisième question : comment évaluez-vous la proposition de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu à l'effet de construire une passerelle pour les cyclistes circulant sur la Montérégiade II?

M. BERNARD CARON :

230 Concernant cette question, j'ai mon opinion, sauf que j'aimerais en discuter avec la Ville. On travaille de façon très près avec la Ville. J'ai essayé de rejoindre monsieur Merleau de la Ville cet après-midi. Ça a été impossible. Si vous le voulez bien, j'aimerais vous répondre par écrit après la consultation avec la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

235 Oui.

M. BERNARD CARON :

240 Donc, vous comprenez que si j'arrive avec une opinion, puis j'arrive de front avec la Ville, ça peut causer un froid. Donc, j'aimerais mieux leur en parler avant.

LA PRÉSIDENTE :

245 Très bien. Merci. La question 4 : selon certains participants, les mesures d'amélioration auraient déjà été réalisées tout au long de la route 133. Les indices de gravité et le nombre d'accidents répertoriés dans l'étude d'impact – ils font référence au tableau 2.9, document PR3.1, page 37 – ont-ils été mesurés avant ou après la mise en place de ces mesures?

250 **M. BERNARD CARON :**

Bon, dans le tableau 2.9, c'est les accidents qui ont eu lieu entre 95 et 2001. Entre 2001 et aujourd'hui, il y a eu deux interventions de sécurité : l'une dans la section 0-20 et l'autre dans la section 0-81. Et j'ai eu à discuter du sujet avec notre spécialiste en analyse

255 d'accidents. Et pour la section 0-20, lui, avec l'intervention qu'il y a eue, il ferait passer l'indice de gravité de 1.87 à 1.50, et dans le cas de la section 0-81 où l'intersection a été réaménagée, l'indice de gravité estimé passerait de 2.33 à 1.5. Ce n'est pas des chiffres calculés mais ce sont des estimations d'un spécialiste.

260 Puis, si on refait la moyenne, l'indice de gravité de tout le tronçon passerait de 2.15 à 2.07. Donc, ce n'est pas une réponse scientifique mais c'est une réponse qui a quand même été validée par notre ingénieur dans ce domaine.

LA PRÉSIDENTE :

265

Merci.

M. BERNARD CARON :

270 C'est des brouillons que j'ai pour l'instant, mais demain je vais retransmettre à la commission les documents pertinents.

LA PRÉSIDENTE :

275 Merci. La cinquième question. Il a été fait mention hier de certains éléments qui auraient dû apparaître peut-être sur des cartes, sur du visuel. Alors, sans les nommer, parce que ce sont des citoyens qui les ont mentionnés hier, on vous demanderait de compléter les cartes de façon à ce que ce soit bien clair dans la cartographie.

280 **M. BERNARD CARON :**

O.K. En tout cas, l'information, Silvio a l'information. On vous l'enverra par écrit dans ce cas, sans problème.

285 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Bon, pour la question 6, c'est : comment le ministère des Transports évalue-t-il la performance des sels de déglacage à base d'amidon de maïs? Parce que ça a été proposé par un des signataires d'un mémoire. Est-ce une alternative envisageable? Puis existe-t-il de la documentation à ce sujet, en tout cas synthèse, qui pourrait nous permettre d'évaluer la pertinence ou l'à-propos d'utiliser une telle approche dans des milieux sensibles.

290 **M. BERNARD CARON :**

295 Il y a effectivement de la documentation. Ce sont ce qu'on appelle des sous-produits verts. Donc, ce sont des sous-produits de transformation agricole ou de transformation industrielle. Dans le cas de l'amidon de maïs, le sous-produit qui est efficace au niveau de la

300 route, c'est un $MgCl_2$. Donc, c'est un chlorure de magnésium. C'est effectivement très efficace. Je n'ai pas réussi à avoir le coût mais c'est quand même très dispendieux. Il y a en Ontario dans la baie georgienne, ils utilisent ce produit-là. Nous en faisons l'expérience cet hiver dans l'Estrie.

305 Par contre, un des côtés négatifs que j'ai retenus de la discussion que j'ai eue avec notre spécialiste, c'est que ce produit-là est très – je vais vous l'exprimer de même – est très énergivore en DBO_5 . Donc, si ce produit-là est envoyé dans les cours d'eau, il a une tendance, à ce moment-là, à atrophier, donc à diminuer de façon importante l'oxygène dans les cours d'eau. Et compte tenu de ce qu'on sait au niveau de la baie Missisquoi, je pense que ça ne serait pas approprié d'utiliser ce type de matériau-là pour le déglçage étant donné son effet négatif sur l'oxygène dans l'eau.

310 Mais j'ai de l'information et c'est ce que j'ai retenu. C'est très vulgarisé mais j'ai plus d'information, que je vous fournirai. Et j'ai deux spécialistes, le spécialiste chez Génivar et notre spécialiste au ministère des Transports m'ont exactement dit la même chose. Au niveau du DBO_5 , ça peut être catastrophique.

315 **LA PRÉSIDENTE :**

320 La proposition qui a été faite par le signataire d'un mémoire, c'était dans les zones sensibles comme, par exemple, près de la rivière aux Brochets. On n'est pas sur des très grandes distances. Et, à ce moment-là, quand vous allez pouvoir compléter, pourriez-vous examiner la possibilité, à ce moment-là, de coupler l'utilisation d'un tel produit avec des marais filtrants justement. Parce que s'il y a des marais filtrants à proximité, pour éviter que des charges en matières organiques arrivent au milieu récepteur, le marais filtrant est probablement en tout cas un élément qui pourrait jouer un rôle. Ça serait juste d'évaluer la

325 pertinence, s'il vous plaît, pour la rivière aux Brochets.

M. BERNARD CARON :

330 Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

335 La septième question aussi qui a été initiée par un signataire de mémoire. Quelle est la politique ministérielle du MTQ pour contrer la présence de rebuts en bordure des autoroutes québécoises? C'est-à-dire, avez-vous une politique pour tenter d'inciter les gens à ce que ce soit plus propre, les panneaux indicateurs sur les contraventions? Est-ce que vous avez aussi une sorte de suivi pour indiquer, la Sûreté du Québec, par exemple, que c'est important cet élément-là aussi du Code de la route, si c'est dans le Code de la route. Mais qu'est-ce que

340 vous faites pour finalement inciter les gens à ce que ce soit davantage propre nos bordures de route?

M. BERNARD CARON :

345 Il n'y a pas de politique premièrement. Ce n'est pas une politique du ministère. C'est effectivement un article du Code de sécurité routière. Donc, l'application en revient à la Sûreté du Québec. On n'a pas pu vérifier s'il y a vraiment des infractions qui sont émises. Mais j'en douterais. Je pense que nos policiers ont beaucoup d'autres activités qui sont plus axées sur la sécurité routière. Donc, au niveau du ministère, il n'y a pas vraiment de politique.

350 Ce que l'on fait, tel qu'on en a parlé, je pense, à la séance du 17 novembre, nous, généralement au niveau des autoroutes, on a deux ramassages de rebuts par année. Par contre, sur les routes nationales, régionales, il n'y a pas de ce genre d'activité pour ramasser les rebuts. Les rebuts importants, par exemple, lorsqu'il y a un pneu, nos patrouilleurs, on a des patrouilleurs qui patrouillent les routes 24 heures par jour, les patrouilleurs les ramassent, mais les papiers, il n'y a pas de politique. Ce n'est pas ramassé sauf sur les autoroutes. Puis, à notre connaissance, la Sûreté du Québec n'a pas vraiment un intérêt pour faire respecter cet article-là.

360 Par contre, il est évident que le seul élément qu'on verrait, c'est une sensibilisation via une campagne d'information. Mais pour l'instant, il n'y a pas rien sur la table sur ce sujet.

LA PRÉSIDENTE :

365 Et une telle campagne d'information, ça serait au niveau du ministère des Transports ou en association avec un partenariat avec un autre ministère? Ou comment vous voyez ça?

M. BERNARD CARON :

370 Généralement, ce genre de campagne là se fait en partenariat. Donc, moi, sans dire que... je pense qu'il y aurait peut-être un partenariat avec le ministère de l'Environnement justement, la Sûreté du Québec et le ministère des Transports. Mais, comme je vous dis, il n'y a pas rien sur la table actuellement à ce sujet-là.

375 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci. La huitième question. Dans quelle mesure l'ajout d'une signalisation particulière annonçant des zones d'activités agricoles pourrait-elle contribuer à la sécurité d'une route? Comme par exemple la 133, quelle forme de signalisation pourrait-elle prendre?
380 On sait qu'on a des affiches de chevreuil qui traverse. Est-ce qu'on pourrait avoir des affiches d'équipements agricoles qui circulent?

M. BERNARD CARON :

385 Disons qu'il y a un cas où on a des panneaux qui indiquent à l'automobiliste qu'il peut y
avoir un danger avec la machinerie agricole. Le seul cas, c'est dans le cas où on a une
montée sans visibilité. Donc, il arrive parfois qu'un tracteur est d'un côté de la pente et
l'automobiliste arrive à grande vitesse, disons à 100 kilomètres/heure; le tracteur, lui, roule à
15 ou 20 kilomètres/heure. Et quand il n'y a pas de visibilité, il y a un danger très important.
390 Donc, on a un panneau qui indique des montées sans visibilité. Donc, c'est un panneau où il
y a une côte avec un tracteur d'un côté, puis ça indique aux automobilistes : faites attention!
il y a peut-être un tracteur qui roule à 15 ou 20 kilomètres/heure sur l'autre côté. C'est le seul
panneau en zone agricole qui existe.

395 Par contre, ici en Montérégie, des côtes, on n'en a pas. Et une des caractéristiques
d'un panneau de signalisation, c'est d'indiquer à un automobiliste quelque chose qui peut être
ponctuel. Sauf qu'ici, en Montérégie, l'agriculture, on s'en va puis c'est des champs de
chaque côté. Donc, de mettre un panneau de signalisation, à moins qu'il y ait un événement
particulier à un endroit, je pense que ça serait inutile. Il n'existe pas, et en milieu agricole
400 comme ici, ça serait, je pense, peine perdue.

 Donc, on n'a pas vraiment, on n'a pas de panneau, puis je pense qu'en zone agricole
en Montérégie, ça serait vraiment pas efficace.

405 **LA PRÉSIDENTE :**

 Parce qu'il y a certains endroits où on voit, par exemple : Attention! Traverse de
chevreuil sur les cinq prochains kilomètres. J'ai même déjà vu où il y avait des panneaux qui
clignotaient même pour annoncer qu'il y avait sur une zone de deux ou trois kilomètres, la
410 faune pouvait traverser, des risques. Mais ça, ce genre de panneau-là ou d'intervention-là, il
n'y en a pas au Québec.

M. BERNARD CARON :

415 Non.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci.

420

M. BERNARD CARON :

 Comme je vous dis, comme les chevreuils, c'est parce que c'est ponctuel. Donc, on
sait qu'il doit y avoir un ravage de chevreuils dans ce secteur-là. Mais ici, on a 30 quelques

425 kilomètres sur la route 133, puis c'est 34 kilomètres de champ.

LA PRÉSIDENTE :

430 D'accord. Puis la dernière question. Bon, il va y avoir des mesures qui vont être faites sur le terrain pour compléter vos études, de différentes formes.

M. BERNARD CARON :

Oui.

435

LA PRÉSIDENTE :

440 On vous demanderait de les rendre publiques au fur et à mesure qu'elles vont être rendues disponibles, de façon à ce que tout le monde en prenne connaissance à l'intérieur des travaux de la commission, si cela est possible.

M. BERNARD CARON :

445 C'est parce que la question était les mesures sur le terrain, quand les données d'arpentage seront-elles rendues publiques? Les données d'arpentage, ce sont des données qui nous servent à faire la préparation des plans et devis. Généralement, ce n'est pas rendu public, ce sont des données qui sont accessibles à des spécialistes.

450 Par contre, si quelqu'un veut venir à nos bureaux voir qu'est-ce que ça donne en termes de plan, la personne peut se rendre. Mais de là à les rendre publiques, c'est à la portée de spécialistes. Par contre, si quelqu'un vient à nos bureaux, il n'y a aucun problème.

LA PRÉSIDENTE :

455 D'accord. Mais il faudrait quand même que les gens sachent, par exemple dans les zones où il y a des échangeurs, quand ces données-là sont disponibles, de façon à ce qu'ils puissent aller les consulter. Ça fait que au moins donner l'information sur le moment où vous avez entre les mains l'information.

460 **M. BERNARD CARON :**

465 Oui. Mais, enfin, l'arpentage, c'est des points. C'est une élévation, c'est une coordonnée XYZ pour les différents points. J'ai de la difficulté à voir comment quelqu'un... comment ça peut être rendu public. Ça sert aux ingénieurs à faire des plans. Je pense que ce qui est intéressant pour les personnes, les riverains ou les personnes du milieu, c'est de voir le résultat. À partir des données d'arpentage, on fait les plans et là, le plan, on voit les

limites d'emprise, on voit les ouvrages comme un viaduc, comme les fossés. Donc, c'est le résultat final de la conception qui a été faite à partir de l'arpentage qui est intéressant.

470 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ça que les gens veulent savoir. Si leurs terrains sont concernés par le projet. C'est ça la nature de la question.

475 **M. BERNARD CARON :**

Les limites d'emprise, tout ça.

480 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. BERNARD CARON :

485 Oui. Ça, au fur et à mesure... comme au niveau du segment 2, effectivement, on est en train de prendre des mesures. L'arpentage a été fait. Et la conception va se faire, va commencer après que le décret sera obtenu. Donc, peu après les audiences du BAPE, la conception va commencer.

490 Mais ce que je dois dire, un peu comme on l'a dit en première partie, par exemple, toutes les entreprises agricoles vont être rencontrées de façon individuelle et on va leur montrer à ce moment-là où sont les limites d'emprise. On a pris sur le terrain où sont les sorties de drainage et on va regarder ça avec eux. Donc, ils vont être rencontrés, entre autres les producteurs agricoles vont être rencontrés individuellement et on va leur montrer
495 justement quelles sont les implications sur leur terrain.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

500 Vous mentionnez le segment 2. Est-ce que vous pouvez spécifier exactement pour les fins des participants quel secteur?

M. BERNARD CARON :

505 Le segment 2, c'est tel qu'il a été identifié, c'est entre Saint-Alexandre...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

C'est un rappel.

510 **M. BERNARD CARON :**

C'est un rappel, oui.

515 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous êtes après travailler sur ça.

M. BERNARD CARON :

520 C'est entre Saint-Alexandre et la route 133 à Saint-Sébastien.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

525

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

530 Alors, on va recevoir d'abord la Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, s'il vous plaît. On vous demande de vous identifier pour les transcriptions.

Mme PIERRETTE ALARIE :

535 Pierrette Alarie.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

540

M. CLÉMENT DUQUETTE :

Clément Duquette, inspecteur.

545 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

M. CLÉMENT DUQUETTE :

550

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

555 Alors, vous avez la parole.

Mme PIERRETTE ALARIE :

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

560

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Alarie. Alors, on a quelques questions pour comprendre, approfondir un peu le mémoire.

565

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Bonsoir, madame. Dans l'éventualité de la réalisation de l'autoroute 35, comment estimez-vous les impacts sur le milieu économique chez vous? Êtes-vous capable d'évaluer en termes de taxes? Est-ce que vous pouvez le faire par écrit?

570

Mme PIERRETTE ALARIE :

Pas pour l'instant, mais par écrit, on peut le faire.

575

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui? Ça serait bien.

580

Mme PIERRETTE ALARIE :

Vous voulez parler soit des commerces, les terres...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

585

Oui. Oui.

Mme PIERRETTE ALARIE :

590

... qu'on va perdre.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Si vous avez dans le détail. Et vous parlez dans votre mémoire, vous faites mention de

595 la halte routière. Selon vous, quel serait le meilleur endroit pour avoir une halte routière?

Mme PIERRETTE ALARIE :

600 Mais tout dépend ce qu'ils veulent en faire là. Si c'est vraiment une halte routière, s'ils veulent un million de pieds carrés, ils peuvent faire un gros centre d'achats.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

605 Mais vous, comme représentante de la Municipalité, comment vous voyez cet équipement? Est-ce que vous le voyez d'une grande ampleur? Chez vous ou à Saint-Armand?

Mme PIERRETTE ALARIE :

610 Bien, peut-être que je suis en conflit un peu pour répondre à cette question, parce que moi-même j'ai mon commerce sur la 133, puis pour moi, ça serait très néfaste mais je ne veux pas me prononcer pour... je suis un peu en conflit d'intérêts là-dedans.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

615 Parfait. Vous parlez d'un phasage aussi pour la réalisation éventuelle de la 35. Est-ce que vous pouvez expliciter un petit peu? Vous avez deux phasages que vous mentionnez. Phase 1 : Saint-Alexandre à Saint-Sébastien. Phase 2...

Mme PIERRETTE ALARIE :

620 Oui, mais ça apparemment, ceux qui l'ont demandé, c'était pour la sécurité. Il y aurait peut-être moins de trafic sur la 133, à ce moment-là.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

625 C'est des raisons de sécurité qui sous-tendent votre proposition?

Mme PIERRETTE ALARIE :

630 Oui, c'est pour la sécurité.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

635 Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

640 On a la projection ici de la route 133. Actuellement, la route 133 dans la zone qui est
couverte par votre Municipalité, pouvez-vous nous décrire les conditions de la route 133,
comment vous voyez ça la question de la sécurité, puis qu'est-ce qui devrait être mis en place
pour améliorer la sécurité. C'est quoi les problèmes. Hier, on nous a dit que les gros camions
allaient trop vite, par exemple.

Mme PIERRETTE ALARIE :

645

La vitesse.

LA PRÉSIDENTE :

650 La vitesse. On nous a parlé de l'accotement qui n'était pas suffisant. On voudrait vous
entendre là-dessus par rapport à ce que vous vivez chez vous pour la 133.

Mme PIERRETTE ALARIE :

655

La 133 de Pike River à Saint-Sébastien, c'est terrible, là, je veux dire, elle est très mal
entretenu. L'accotement, souvent il n'y en a pas ou très, très minime. Mais l'asphalte, ça n'a
pas été fait. C'est toujours rapiécé, rapiécé. On n'a pas une belle... la 133 est vraiment négligée
entre Pike River et Saint-Sébastien. Après, je pense que cette année, ils ont fait jusque... c'est
plus beau. Mais chez nous, c'est désastreux.

660

LA PRÉSIDENTE :

Il y a une autre figure...

665

Mme PIERRETTE ALARIE :

Il y a le pont aussi. Le pont de la rivière.

LA PRÉSIDENTE :

670

Le pont, oui?

Mme PIERRETTE ALARIE :

675

L'angle est assez...

M. CLÉMENT DUQUETTE :

680 Est assez prononcé. Disons que peut-être qu'ils pouvaient pas... Il aurait fallu, quand ils l'ont réparé en 98, peut-être qu'il aurait fallu...

Mme PIERRETTE ALARIE :

685 Changer l'angle.

M. CLÉMENT DUQUETTE :

690 ... changer l'angle un peu. Ça aurait sûrement été mieux. Mais ça, ça a été vu comme ça. Il avait d'autres vues aussi, le ministère des Transports. Peut-être pour la 35 qui s'en venait, je ne sais pas. Puis ils ont dit : «Ça fait.» C'est parce que s'il y a toujours de la vitesse, bien vient un temps, ça revire, puis un bon coup, oups! ça coupe plus, près du pont. Ça fait que là, c'est dangereux. Il y a eu certains glissements, puis on est toujours craintifs si on passe sur le pont, ceux qui viennent de Saint-Sébastien puis qui rentrent sur le pont, qu'ils viennent frapper l'autre. Ils rentrent trop vite ou si c'est glissant un petit peu... Mais, ça...

695

LA PRÉSIDENTE :

700 Maintenant, le ministère, à la demande de la commission, a examiné s'il y avait une possibilité – c'est une option parmi d'autres – de contourner Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River dans le document DA59. On ne vous demande pas de vous prononcer maintenant, mais de prendre ça en note, de l'examiner cette option-là, cette variante-là, qui n'est pas une variante officielle, mais si on fait cette variante-là, pour contourner la municipalité, le village comme tel, le noyau urbain.

705

710 Alors, pourriez-vous l'examiner avec vos gens, puis nous revenir par écrit, nous dire qu'est-ce que ça impliquerait. Est-ce qu'il y a quelque chose qui pourrait être fait dans votre secteur, parce que vous nous dites que ce n'est pas très bien reçu la proposition de faire l'autoroute 35, mais on comprend aussi qu'il y a des gros problèmes de sécurité. Donc, on vous demande de regarder ça ou qu'est-ce que vous pourriez amener comme solution qui serait en mesure de répondre aux préoccupations des gens chez vous, puis bâtir un consensus autour d'une solution gagnante, si vous voulez. Si vous pouvez regarder ça puis nous revenir après les Fêtes. On va vous laisser faire votre sapin de Noël mais après ça...

Mme PIERRETTE ALARIE :

715

On a combien de temps pour faire ça?

LA PRÉSIDENTE :

720 À la mi-janvier, est-ce que ça vous conviendrait? Oui?

M. CLÉMENT DUQUETTE :

725 Est-ce que nous pouvons avoir une carte de ça?

LA PRÉSIDENTE :

730 Oui, on va vous en donner une carte mais il est sur Internet, puis il est dans les centres de consultation. C'est le document DA59.

Mme PIERRETTE ALARIE :

Oui, on l'a.

735 **LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, une autre question. Il y a eu des embâcles. Il y a eu des inondations chez vous, ça a été souligné dans certains mémoires. Pouvez-vous nous parler un peu de ce que vous avez vécu concernant ces embâcles et ces inondations par rapport à votre Municipalité?

740

M. CLÉMENT DUQUETTE :

745 Je crois que c'est en 81 ça. Il y a eu un embâcle. Dû à quoi? Peut-être beaucoup de neige qui a fondu, le temps doux avec les pluies. Ça, c'était début mars. Puis, là, la glace était assez épaisse, il avait fait froid toujours, ça fait que quand elle est épaisse, elle est plus dure à faire partir. Puis là, ça a mis des embâcles mais... attendez. Sur ça, c'est à Pike River. Il y a le pont, puis c'est dans le détour du pont.

LA PRÉSIDENTE :

750

Peut-être l'autre acétate. Vous avez le pointeur. Est-ce que celle-là vous convient?

M. CLÉMENT DUQUETTE :

755 Oui, la rivière est là, le pont est là. C'est ici à peu près que ça a commencé, parce qu'ici, il y a comme une île qui s'est formée, une île de terre qui s'est formée. Ça fait que du moment que la glace...

LA PRÉSIDENTE :

760

Accroche?

M. CLÉMENT DUQUETTE :

765 ... accroche, bien là, la glace lève, puis là vu qu'il y avait beaucoup d'eau parce que la
rivière est assez longue, elle va jusqu'à Freligshburg, ça fait que s'il y a beaucoup d'eau, surtout
dans les montagnes, si ça fond en même temps, bien ça descend tout ici. Mais pour en 81, oui,
la maison ici, elle, la glace avait passé ici. La ferme...

LA PRÉSIDENTE :

770 La ferme?

M. CLÉMENT DUQUETTE :

775 La ferme Gasser est ici, mais il y a une maison ici.

LA PRÉSIDENTE :

780 Près de la rivière.

M. CLÉMENT DUQUETTE :

785 Oui. Ça avait descendu, puis là, ça a bloqué assez qu'il fallait que la glace passe. Ça a
été par... parce que le contour comme ça de la rivière, bon, bien, ça a été comme en droite ligne,
ça fait que c'est là que ça a essayé à passer par le plus facile, on peut dire, après. Ici, il y avait
une maison aussi sur la côte puis c'est venu bien près. Mais pour avoir du dommage, c'est juste
cette maison-là qu'il y a eu du dommage qu'on peut dire. À part de ça, rien de dommageable.
Disons que des fois, des caves un petit peu mouillées, mais ça, c'est un peu normal. Quand
l'eau monte, deux heures après, ça peut être redescendu. Là, ça a été un petit peu plus long, je
790 pense une journée ou deux jours à peu près.

Mme PIERRETTE ALARIE :

795 Une couple de jours, certain.

M. CLÉMENT DUQUETTE :

Une couple de jours peut-être.

800 **LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous mettre la carte avec les deux tracés rouge et vert.

Mme PIERRETTE ALARIE :

805

Le rang avait été inondé au complet.

LA PRÉSIDENTE :

810

Maintenant, dans cette zone-ci qu'on voit sur la carte, on a le tracé recommandé et le tracé alternatif, le tracé vert et le tracé rouge. À votre connaissance, est-ce qu'en 81 où il y a eu ces inondations-là, est-ce qu'il y a eu des secteurs qui ont été touchés par les inondations?

M. CLÉMENT DUQUETTE :

815

Je ne crois pas. C'est en... quelle année?

LA PRÉSIDENTE :

820

Vous avez dit 81.

M. CLÉMENT DUQUETTE :

825

81. Je ne pense pas que ça ait été inondé là. C'est en 91 qu'il y a eu... ça dépend toujours où l'embâcle peut se faire. Mais dans ce coin-là, c'est une ou deux fois. C'est plus haut que ça se fait, l'embâcle. Parce que le boisé, après ça, c'est le boisé. Là, ça s'en va dans le boisé ici. La rivière est là?

Mme PIERRETTE ALARIE :

830

La rivière est pas là.

LA PRÉSIDENTE :

835

La rivière descend là.

M. CLÉMENT DUQUETTE :

840

Elle descend ici, oui. Ça fait que ça prend le boisé, puis là, ça s'en va dans le bois. Ça fait qu'il n'y a jamais d'inondation, si on peut dire. C'est toujours plus haut que ça se fait. Pour là, j'ose croire. Puis j'ai rencontré un monsieur Langlois, il est propriétaire de la marina depuis quelques années. C'est parce que l'été, il voyage avec des bateaux, puis tout ça. À l'embouchure de la rivière, il y avait du sable fou qui s'accumulait à l'embouchure, puis il avait vu par le GPS que le sable, en tout cas, il n'y avait presque pas d'eau. Ça fait qu'il est allé durant l'hiver, c'était la même chose, la glace touchait presque au sable.

845

850 Ça fait que fin février, depuis trois ans, il perce des trous à tous les deux pieds, un bon arrondissement, disons un 25 pieds de rond, puis après ça, il perce à tous les deux pieds pour un 350 trous, de chaque côté de l'embouchure. Ça fait que là, l'eau qui vient en dessous de la glace ou par-dessus, elle peut lever, elle peut passer à travers les trous, puis ça dégage. Ça fait que depuis ce temps-là qu'il n'y a pas d'inondation autant. C'est loin, c'est trois kilomètres mais ça fait rien, si on peut dégager la rivière. Puis lui, il disait : «Si on pouvait le faire sur une bonne partie de la rivière, on dégagerait beaucoup l'eau.»

855 C'est des expériences au fur et à mesure parce que si on se reporte – on va se reporter assez loin – avant qu'il y ait de l'électricité, les personnes faisaient de la glace sur les rivières ou bien sur le lac, puis ils ôtaient des blocs de glace. Ça fait que la glace était beaucoup moins épaisse au printemps. Tu sais, ça aidait dans ce temps-là. Maintenant, il n'y a plus rien qui est ôté de la glace. Ça fait qu'on revient à la source, si on peut dire, de ça. Ça fait que je ne sais pas si en étudiant à tous les ans... je sais que je l'ai rencontré, puis il a dit : «Si je peux, je vais y aller avec l'aide de personnes bénévoles.» Lui, il fait ça, il s'en va avec son VTT, puis un GPS, ça fait 860 qu'il voit où est le banc de sable, si on peut dire. Parce que le banc de sable est facile à déménager. Puis, là, il fait des trous, ça fait que l'eau arrive, puis elle passe soit par-dessus la glace ou elle pousse le sable puis ça s'en va dans le lac, puis, en tout cas, il dit que ça améliore pour pas qu'il y ait d'inondation.

865 Ça monte assez haut mais, en tout cas, il y aurait lieu peut-être d'étudier ça de la part de je ne sais pas, de la part de la Faune ou de l'Environnement. Je crois qu'il y a quelqu'un de l'Environnement qui est allé le voir, puis il a trouvé que ça avait bien du bon sens. Ça fait que espérons que c'est un bon... Mais c'est difficile. Chaque année a son petit point bien différent.

870 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Alarie, vous avez un point à rajouter?

875 **Mme PIERRETTE ALARIE :**

880 Oui. Lors des audiences publiques, vous avez demandé à monsieur Caron si pour se rendre aux carrières, il utilisait seulement que la 133. Monsieur Caron a répondu oui. Mais ce n'est pas exact là. C'est qu'il utilise notre chemin Morgan à Pike River qui est 1.6 kilomètre environ. C'est un chemin municipal. Puis c'est le chemin qui se rend aux carrières. Puis je peux vous dire que notre chemin, il faut investir beaucoup, beaucoup d'argent à chaque année pour qu'il soit potable.

885 Mais je me demande si... lui, j'ai demandé la question à monsieur Caron ou je ne sais pas qui, son associé, son bras droit, il a dit : «Nous, madame, notre façon d'agir, c'est qu'on prend une photo en arrivant, puis quand on quitte, on reprend une photo, puis on remet le chemin comme il est.» Mais c'est à nous. Ça voyage beaucoup là, parce qu'ils sont en train de finir la 30, je pense. Ils ont déjà commencé à voyager chez nous. C'est des 60 voyages par jour

qui passent dans notre chemin. On ne pourra pas entretenir ça. C'est impensable.

890

Surtout s'il prend une photo en arrivant, puis en quittant, les deux, trois ans qu'ils vont être là, ça va être terrible là pour nous. Parce que c'est 99 % camions lourds qui n'a aucun rapport avec nos citoyens. Ça fait que le ministère des Transports, à ce sujet-là, j'aimerais ça qu'il nous rencontre ou qu'il prenne une décision concernant ce petit chemin municipal là.

895

LA PRÉSIDENTE :

Bon, bien, ils sont dans la salle. Ils vont peut-être donner une suite à ça. Maintenant, vous avez posé les questions dans l'éventualité où l'autoroute 35 se réalise, est-ce que la route 133 devient sous votre responsabilité? Ça, la réponse a été donnée hier, c'est non. Ça demeure la responsabilité, l'entretien du ministère des Transports. Alors, on vous remercie pour votre témoignage

900

. Nous invitons maintenant Ferme Grégoire et Fils, s'il vous plaît. On va projeter une image qui peut nous aider à suivre votre présentation.

905

M. JEAN GRÉGOIRE :

Dans un premier temps, je vais donner quelques commentaires, puis madame Tessier va lire le document.

910

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Vous êtes monsieur Jean Grégoire?

915

M. JEAN GRÉGOIRE :

Oui, je suis monsieur Jean Grégoire. J'opère une ferme à Saint-Alexandre avec mes deux fils et j'ai été exproprié prioritairement il y a 30 ans. C'était une priorité pour le gouvernement, à ce moment-là, déjà de faire la 35. Et il y avait un viaduc qui déjà à l'époque prenait un morceau de ma terre, tout près de la montée de la Station. Depuis ce temps-là, bon, il n'y a pas eu de route qui s'est faite, probablement que la priorité était plus tard et, aujourd'hui, pour me conformer à l'environnement, pour suivre en tous les cas les règles d'art dans l'agriculture au Québec maintenant, j'ai été obligé d'acheter une ferme additionnelle pour me rendre conforme à mon PAEF. Et la ferme que j'ai achetée est une ferme qui est enclavée entre deux de mes propriétés déjà que j'ai.

920

925

Donc, pour avoir un bloc de terres ensemble, j'ai acheté cette ferme-là. Ça faisait plusieurs années que j'essayais de l'acheter mais le vendeur n'étant pas prêt à vendre, j'ai dû attendre jusqu'en 2003, je pense, 2003, 2004 pour l'acheter. Donc, on a acheté cette ferme-là

930

935 pour se rendre conforme au PAEF, puis on a commencé à nettoyer, parce que cette ferme-là est restée incultivée pendant plusieurs années et, bon, il y avait de la branche qui avait poussé dessus. On a commencé à nettoyer. Même, cette année, on a déjà commencé à semer du maïs dessus. Donc, c'est une ferme, comme je vous dis, qui est enclavée entre les miennes. Donc, c'est pour ça déjà que je l'ai achetée en priorité, parce que c'était près de la mienne, puis ça me rendait en plus conforme à mon PAEF.

940 Là-dessus, je vais laisser madame Tessier faire le restant de l'intervention compte tenu que, bon, le tracé qui est proposé par le ministère a déjà été... il y avait déjà un tracé original. Il y a un nouveau tracé, mais il y a potentiellement un autre tracé qui pourrait être fait.

945 Comme vous le savez, je suis venu oralement v'là quinze jours, trois semaines, et bon j'ai essayé de voir avec le conseil municipal ce qui se passait à Saint-Alexandre. Il n'y a pas eu de consultation, si vous voulez, publique, autre que celle que le conseil a faite avec le ministère. Il y avait déjà une décision de prise par le conseil compte tenu que, dans le conseil, il y a des gens qui ont certains intérêts à protéger. Donc, à ce moment-là, il n'y a pas eu de consultation vraiment désintéressée.

950 Donc, je vais demander à madame Tessier de finir et, si vous avez des questions, on y répondra. Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

955 Merci.

Mme ANNIE TESSIER :

960 Je pense que monsieur Grégoire a quand même bien résumé l'essentiel de ce qu'il avait demandé à être présenté au niveau de son mémoire. Je rajouterais simplement que les terres dont on parle ici sont celles qui partent directement du tracé déjà exproprié et qui montent en ligne droite avec la 227 sur le rang des Soixante. Donc, ça serait tout ce qui se trouve ici. Oui, c'est ça.

965 Donc, les terres de monsieur Grégoire sont vraiment celles ici, tout le long ici, et c'est ce qu'il vient de faire l'acquisition, le 26 hectares dont il a fait l'acquisition au printemps-été 2004. Donc, ce sont les terres dont il a eu besoin pour mettre son PAEF à l'équilibre. Il avait acheté aussi dans le but de prendre une certaine expansion et de se diriger vers l'élevage de veau. Parce que actuellement, il fait de la grande culture et de l'élevage laitier, et le nombre d'animaux qu'il a, déjà à cette époque-là quand il a fait l'achat, il avait vraiment besoin de cet achat-là pour rendre ce
970 PAEF-là à l'équilibre, qui ne l'était pas nécessairement. Il lui manquait quelque pourcentage au niveau de son PAEF pour pouvoir être à l'équilibre. Donc, il a fait cet achat-là aussi en prévision d'une future expansion.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

975

Équilibre 2003 ou 2010?

Mme ANNIE TESSIER :

980

2003. Et non pas 2010. Il s'est mis à l'équilibre 2003, le 26 hectares. C'est sûr qu'il en avait plus que ce qu'il avait de besoin. Mais pour l'équilibre 2010, je n'ai pas vérifié avec son agronome si, avec les superficies qu'il a actuellement, il serait à l'équilibre 2010. C'est la seule chose que je n'ai pas vérifiée.

985

Donc, c'est sûr que pour Ferme Grégoire et Fils, le tracé qu'eux autres recommandent est le tracé sur la 227 actuelle, un échangeur sur la 227 actuelle pour éviter justement toute l'utilisation de superficie sur les lots 313, 314 et 316. 315 qui était situé entre sa ferme actuelle.

990

Une autre des raisons qui donnait à Ferme Grégoire et Fils la proposition de faire l'échangeur et le raccord à la 227 actuelle sur la 227 était aussi le fait que le ministère avait mentionné lors des audiences, la première partie des audiences, qu'il était possible d'améliorer la circulation sur la Grande Ligne par l'utilisation de voie médiane de virement à gauche et de feux clignotants, et que déjà ces améliorations-là pourraient être faites et régler la sécurité. Donc, Ferme Grégoire et Fils est convaincue qu'il y a d'autres façons de faire que d'utiliser les terres du lot 315 pour rendre la sécurité sur le chemin de la Grande Ligne. Je ne sais pas s'il y avait d'autre chose, s'il y avait d'autres questions? Il a très bien résumé.

995

LA PRÉSIDENTE :

1000

Oui?

M. JEAN GRÉGOIRE :

1005

L'autre question que je n'ai pas mentionnée, c'est qu'on nous parle d'un détournement d'automobiles en grand nombre. Donc, à l'heure actuelle, les automobiles passent dans la Grande Ligne. Là, supposément qu'il en passerait plus, mais elle serait toute sur la 227. Parce qu'on nous a dit que ça allait augmenter le débouché d'automobiles sur la 227 si on la plaçait là. Donc, on va amener beaucoup d'automobiles sur la 227 qui n'y sont pas à l'heure actuelle et dont je vais subir les inconvénients. Parce que je suis le seul dans ce coin-là avec mon voisin d'à côté.

1010

On est, je pense, c'est trois ou quatre qui sont sur le coin. Personne n'a été consulté dans les trois, quatre. On nous a consultés après que ça a été...

1015

Donc, c'est un peu pour ça que moi, je trouve ça pas trop, trop correct. Et c'est pour ça aussi que je me dis, dans le contexte actuel où le gouvernement quand même court après ses sous, il y a une 227 existante, et je l'ai prise pour venir ici la 227 existante. Pourquoi est-ce

1020 qu'on ne l'améliore pas? Qu'on n'ajuste pas, si vous voulez, les coins? Moi, je pense que s'il y avait des stop aux trois coins des deux routes, ça empêcherait beaucoup d'accidents, parce que la Grande Ligne est une route droite. Et je peux vous dire que si on avait un 50 kilomètres à partir de la 227 existante à l'heure actuelle jusqu'au village, probablement qu'il y aurait moins de gens qui auraient des accidents.

1025 À l'heure actuelle, c'est un chemin qu'on doit rouler à 80 kilomètres/heure. Je vous suggère de prendre ce chemin-là et de le faire à 80 kilomètres/heure et vous compterez avec un compteur les automobiles qui vont vous dépasser. Parce qu'à l'heure actuelle, c'est sur que comme c'est là, il n'y a pas de stop nulle part, donc les gens, c'est une route qu'on voit loin en avant, donc les gens roulent plus vite.

Mme ANNIE TESSIER :

1030 Autre chose que je voulais mentionner aussi concernant la proposition de Ferme Grégoire et Fils. C'est qu'au niveau de l'échangeur qui serait à la hauteur du rang des Dussault de la 227, c'est sûr que le tracé qui est présenté présentement est quand même encore assez gourmand en terres agricoles. Il y aurait toujours lieu de faire ça en diamant pour éviter le plus possible l'utilisation des terres agricoles, ce qui n'empêcherait pas non plus le raccord du chemin Saint-
1035 Joachim, en bas de la route Saint-Joachim pour permettre l'accès aux terres aux producteurs agricoles qui ont des terres au sud.

M. JEAN GRÉGOIRE :

1040 Si je peux renchérir un peu là-dessus, parce que l'autre jour, quand je suis venu, j'ai entendu que, bon, quand on faisait une autoroute comme la 20, par exemple, avec des descentes latérales et des montées latérales, j'ai entendu que les camions, quand ils tournaient, ils pouvaient peut-être verser plus. Puis ça m'a un peu chicoté, puis je suis allé voir sur la 20 comment ça fonctionne. Mais chaque fois qu'il y a une voie surélevée sur la 20 et qu'il y a des
1045 descentes latérales, la route qui passe en dessous de l'autoroute, il y a un stop. Donc, le camion est obligé ou l'automobile sont obligés d'arrêter quand même pour faire un stop avant de tourner ou de passer tout droit. Donc, je me dis que ça aussi, ça peut aider à limiter les accidents quand les gens sont obligés d'arrêter puis repartir.

1050 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. On a des petites questions quand même. Je ne sais pas si madame Tessier peut-être ou vous, monsieur Grégoire, vous pourriez vérifier si justement votre bilan de phosphore pour 2010, le projet tel que proposé par le ministère des Transports, comment ça vous affecte, versus
1055 la proposition que vous faites de maintenir la 227 dans son axe actuel.

Et puis aussi nous dire, on ne demande pas le prix que vous avez payé pour la terre que

1060 vous avez acquise de façon à vous rendre conforme, mais comment ça vaut un hectare de terre dans cette région-ci, de façon grosso modo peut-être. Madame Tessier, vous avez des chiffres que vous pourrez nous fournir, peut-être pas ce soir mais au cours des...

Mme ANNIE TESSIER :

1065 On peut aller vérifier les évaluations foncières seulement à la Municipalité, puis on va avoir une bonne idée de ce que ça vaut au point de vue de l'évaluation foncière. Je ne sais pas si les rôles ont été refaits récemment, mais on peut aussi aller voir au Bureau de la publicité des droits pour voir. C'est sûr qu'il y a des choses qu'on peut aller chercher pour voir à peu près comment ça vaut actuellement, à l'heure actuelle.

1070 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Grégoire.

M. JEAN GRÉGOIRE :

1075 Mais j'aimerais vous mentionner quand même, madame la présidente, que la terre, même si vous me dites, bon, ça vaut tant, quand je ne l'aurai plus la terre, je l'aurai plus. Il faut que je m'en trouve d'autres, O.K.? Et je ne l'ai pas achetée dans le but de la vendre. Je ne fais pas de spéculation, je suis producteur agricole. J'en ai des terres, j'en ai jamais vendu, j'en ai toujours acquis. Donc, c'est un peu, comment est-ce que je pourrais vous dire ça, ce n'est pas nécessairement une question d'argent comme tel, puisque je l'ai, la terre, O.K.? S'il y a des gens qui veulent vendre leur terre plus loin, à des gros prix au ministère des Transports, je n'ai pas de problème avec ça, moi, madame.

1085 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous, c'est une question d'utilité, puis c'est votre opération, l'opération de la ferme familiale.

1090 **M. JEAN GRÉGOIRE :**

Oui.

Mme ANNIE TESSIER :

1095 Parce que ce qu'il faut comprendre, c'est que cet achat-là avait été fait dans le but de remembrer des terres qui appartenaient déjà au propriétaire. Donc, il y avait déjà des terres qui étaient divisées par le lot 315 et le fait d'acheter le lot 315 a fait un remembrement. On était propriétaire du 314, 313, 316, et le fait d'acheter le 315 a fait que ça a fait enfin un bloc contigu

1100 de la même terre qui appartenait à la même entreprise.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1105 Monsieur Grégoire, que pensez-vous de la proposition de votre Municipalité de redonner à l'agriculture le tronçon compris entre la Grande Ligne, la route 227 et l'autoroute 35, l'éventuelle autoroute 35?

M. JEAN GRÉGOIRE :

1110 Regardez, là. De redonner à l'agriculture une route, c'est ça qu'on dit là? On va donner une route – on ne me la donnera pas à moi, on va la donner à d'autres, si on la donne – moi, je trouve ça un petit peu difficile, pour ne pas dire un peu aberrant quand il y a des infrastructures routières en place, qu'il y a peut-être quelques modifications mineures à y apporter pour les rendre sécuritaires et qu'on dit, bien, on va arracher le goudron, on va arracher... et on va remettre ça
1115 en terre agricole, pour prendre ça pour en refaire une autre dans une terre agricole. Ça donne quoi de plus à une terre agricole d'un côté ou de l'autre? On choisit des individus, à ce moment-là. Vous dites : «Un individu n'a pas le droit d'avoir sa terre agricole mais un autre peut l'avoir.»

1120 Mais ceci dit, vous avez une route existante. Ce n'est pas une route qui a été construite hier. C'est une route, depuis que je suis en mesure de m'en aller en auto, si vous voulez, on a toujours passé sur cette route-là. Elle existe depuis ce temps-là. Pourquoi ne pas se servir des infrastructures existantes, améliorer ce qu'on a, qu'on pense qui ne fonctionne pas bien, qu'on l'améliore, puis on va avoir le même résultat qu'on a là. D'autant plus que le viaduc sur la 227 actuelle ou sur ma ferme, c'est quoi la différence? Un kilomètre de différence de chemin à faire
1125 pour les autos? C'est juste ça, la différence.

S'il y a des stop qui sont bien mis, si on aménage comme les gens du ministère ont dit quelque chose pour minimiser les impacts des accidents, on nous dit qu'en amont de la 227, pratiquement plus de circulation. Tout le monde va passer par la 227. Donc, à ce moment-là,
1130 tout le monde va descendre sur la 227. Quand ils vont prendre la Grande Ligne – zone de 50 kilomètres/heure – en un kilomètre et demi à peu près pour se rendre au village, dans une zone de 50 kilomètres/heure, on élimine tous les accidents.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1135
Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1140
Merci de votre témoignage.

Nous invitons maintenant la Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi, s'il vous plaît.

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

1145

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1150

Bonsoir! Vous allez vous nommer?

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

1155

Chantal D'Auteuil, de la Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi. Merci, madame la présidente, madame la commissaire, de nous permettre de présenter notre mémoire. Je vais essayer d'être assez rapide.

1160

Je vais commencer par la Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi, qui sommes-nous? Alors, vous voyez ici la problématique à la baie Missisquoi la plus réputée, si on peut dire, c'est un exemple de cyanobactéries. Alors, les algues bleues vertes qu'on retrouve à la baie Missisquoi. Suite à ce problème-là, la Corporation a été mise en place. Alors, nous sommes un organisme à but non lucratif. On est reconnu par le gouvernement comme un bassin versant prioritaire au Québec. Les intervenants sont des bénévoles des domaines autant municipal, communautaire, environnemental qu'agricole, touristique et économique. On a seize administrateurs sur notre conseil d'administration qui représentent tous ces domaines-là, en plus des citoyens aussi.

1165

Notre mission, c'est de réaliser un plan directeur de l'eau pour l'ensemble du bassin versant. On devrait y arriver, si tout va bien, à la fin 2006.

1170

Alors, si on passe maintenant au mémoire, on pourrait sauter tout de suite à la page 23. C'est le résumé de nos recommandations. Pour ce qui est de la justification du projet, on considère que c'est un ouvrage qui est nécessaire pour régler les différentes problématiques de camionnage, de sécurité routière et de voies cyclables.

1175

Ce qu'on aurait aimé, par contre, dans l'échéancier, c'est peut-être de terminer plus tôt que ce qui est prévu. 2011, ça nous apparaissait un peu loin. On aurait préféré 2009, je ne sais pas si ça serait possible? Ça correspondrait aux échéances qu'on a aussi à la baie Missisquoi de réduction du phosphore qui ont été devancées. Au début, les échéances étaient 2016, ça a été devancé à 2009 et c'est en l'honneur aussi de la fête, le 400^e de la fête de Samuel de Champlain.

1180

Pour ce qui est de l'étude d'impact comme telle, c'est une étude très exhaustive. Ce

qu'on aimerait peut-être, c'est de préciser le fait que la baie Missisquoi et la rivière aux Brochets, c'est une zone sensible qui est en restauration. Alors, ce n'est pas parce que l'eau est dégradée qu'on peut la dégrader davantage. Au contraire, on fait des efforts vraiment très importants. Ici, vous avez l'embouchure de la rivière aux Brochets, les refuges naturels à la baie Missisquoi, les agriculteurs font également des efforts de réduction du phosphore sur les terres. Alors, c'est un domaine en restauration, donc plus sensible qu'ailleurs. Il ne faut pas l'oublier.

Pour ce qui est de l'impact général, c'est évidemment, une autoroute, qu'elle passe n'importe où, ça a un impact majeur; même si ça a des bons côtés, ça a des inconvénients très importants. Et il faut considérer aussi qu'une autoroute, ce n'est pas comme d'implanter une usine, ça prend un impact local, mais c'est vraiment comme un corridor. Alors, c'est encore plus important comme problématique par rapport à la communauté.

Alors, ce qu'on propose, c'est en plus des simples mesures d'atténuation normales à tout projet de cette envergure-là, de rajouter des mesures de compensation. Un peu comme le fait Hydro-Québec, par exemple, quand on passe une ligne électrique. Hydro-Québec va compenser les communautés locales en finançant des projets locaux de protection de l'environnement, par exemple. Ou ça peut être des projets communautaires, comme des petits parcs ou même des centres communautaires. Alors, c'est ce qu'on demande pour ce type de projet-là, si c'était possible.

Ici, c'est juste pour vous dire, c'est la tortue-molle à épines, le doré, parce qu'il y a une frayère à doré importante et le petit blongios dont tout le monde parle, le petit blongios. C'est un petit peu plus petit qu'un petit héron vert et c'est une espèce menacée dans le secteur, qui est vraiment très intéressante à protéger.

La largeur de l'emprise de l'autoroute, ce qu'on proposait, c'était d'utiliser la même configuration d'autoroute que celle qui est prévue actuellement sur la 133. Je ne sais pas si c'est encore le cas, si ça a changé. Mais ce que j'en ai compris, c'est que l'emprise totale sur la 133 actuelle va être de 60 mètres, alors que l'emprise de l'autoroute prévue, c'est 90 mètres. Mais on aimerait que ça soit conservé 60 mètres, surtout dans le secteur qui longe le boisé de la forêt marécageuse, pour réduire les impacts le plus possible sur les terres agricoles, prendre le moins d'emprise possible sur les terres.

Pour ce qui est de l'utilisation de l'emprise, favoriser la gestion écologique des abords d'autoroute comme c'est prévu mais, en plus, effectuer des plantations, non seulement pour les brise-vent mais créer des bandes végétales aussi pour protéger les milieux naturels de chaque côté et les terres agricoles. Et, évidemment, ces bandes de boisé-là pourraient protéger contre les accidents avec les chevreuils, par exemple, qu'on a parlé que dans le coin, il y a beaucoup de chevreuils, bien, on pourrait utiliser comme des aubépines, je ne sais pas si vous connaissez, qui serait quand même une bande difficile à franchir pour les chevreuils. Au lieu

d'une clôture, ça pourrait peut-être permettre de régler à certains endroits le problème.

1225

L'entretien hivernal, réduire au maximum l'épandage du sel, surtout dans la section évidemment de la rivière aux Brochets et de la forêt marécageuse et l'étang Streit. On n'a pas analysé la possibilité d'utiliser autre chose que le sel, on n'était pas au courant de ce qui se fait sur le marché, mais je sais que le sel, c'est ce qui coûte vraiment moins cher. Mais ce qu'on sait, c'est que, par exemple à Saint-Armand, dans la section de Philipsburg, ils n'utilisent plus de sel ou très peu. Maintenant, ils sont revenus à l'utilisation du sable, justement pour protéger la baie Missisquoi. Alors, il y a des efforts qui sont faits déjà dans le milieu à cet effet-là.

1230

Pour ce qui est des fossés de drainage, là, vous avez un exemple ici d'un bassin de décantation qu'on a fait. C'est un projet à Mystique, je ne sais pas si vous connaissez la grange ronde à douze côtés. Alors, c'est un projet de recherche avec l'Université McGill et l'IRDA sur la réduction du phosphore par des marais filtrants. Alors, on a un petit bassin de sédimentation, puis ici, vous voyez un marais filtrant sous une forme de fossé avec des plantes aquatiques pour filtrer les eaux.

1235

1240

Juste pour répondre à votre question de tantôt, les résultats préliminaires – c'est sur deux ans, ça fait deux ans – on a eu une réduction de 30 % du phosphore avec cette section-là de marais filtrant. Mais, évidemment, c'est à faible débit mais ça ressemble beaucoup probablement à un débit le long d'une autoroute. Ce n'est pas quelque chose qui a un débit important, alors ça pourrait peut-être s'appliquer, sauf que les plantes aquatiques et le sel, je ne sais pas jusque dans quelle mesure il y aurait un impact parce que, dans ce cas-ci, il n'y a pas de sel dans la rivière, dans le fossé. Je ne sais pas.

1245

Pour ce qui est des ponceaux, c'est important. Ici, on voit un tributaire qui se jette à la baie Missisquoi dans la forêt marécageuse, dans la tourbière. Ici, c'est la réserve écologique qui est située ici. On voit que c'est quand même des cours d'eau qui sont assez importants. Puis quand on voit ici les petits ponceaux utilisés parfois pour franchir les routes, on voit que ce n'est vraiment pas suffisant quand on est en période du printemps où il y a des débordements. Il faudrait vraiment que les ponceaux, comme c'est prévu, soient assez larges et, si possible, ce que j'appelle multi-espèces pour laisser traverser aussi les amphibiens et les reptiles, comme c'était proposé par le FAPAQ.

1250

1255

La traverse de cours d'eau, bon, c'est important comme vous voyez de toujours stabiliser les berges quand on est en bordure d'une route et ça permet évidemment de contrôler l'érosion, d'améliorer la qualité de l'eau, et quand on utilise des espèces indigènes aussi, ça ne prend pas beaucoup de temps. Comme ici, c'est sur une terre le long d'un cours d'eau agricole, puis tout de suite la biodiversité s'y remet et puis ça prend quelques années et déjà, là, c'est redevenu quand même avec une biodiversité intéressante.

1260

1265

Pour le camionnage, évidemment, ce qu'on propose, c'est de profiter du projet de

1270 l'autoroute 35 pour revoir les circuits de camionnage, parce qu'il y a des problèmes encore à Saint-Armand et à Venise-en-Québec. Vous voyez ici le camionnage au bord de la baie Missisquoi. C'est vraiment une section qui est difficile. On ne peut rien aménager, on peut rien faire, piste cyclable, quoi que ce soit, tant qu'il va y avoir ce camionnage-là qui est présent. Et ça représente des risques aussi évidemment par rapport à l'érosion des berges, aux vibrations et possiblement aussi parfois des accidents.

1275 Et il y avait aussi la problématique de Saint-Armand que je ne connaissais pas mais qui a été soulevée où ce serait possible, il semblerait, de faire détourner des camions pour emprunter le rang Saint-Henri pour se rendre à Saint-Armand plutôt que les courbes dont on parlait entre la 133 actuelle et le village de Saint-Armand. Alors, c'est des courbes qui sont très prononcées et je ne sais pas si vous êtes allé en auto prendre ces courbes-là, c'est vraiment dangereux, surtout si on rencontre des camions. Ça serait à éviter. Mais ce n'est pas prévu actuellement dans le circuit de camionnage interdiction aux camions. C'est permis le camionnage dans ces deux secteurs-là.

1280 Échangeur à Saint-Armand. Ce qu'on aimerait, que les deux échangeurs prévoient une voie piétonnière et une voie cycliste pour que, ensuite, on puisse avoir à l'échangeur une piste cyclable qui nous permette d'aller jusqu'à la baie Missisquoi et d'avoir des accès pour les cyclistes, et de sauter par-dessus les autoroutes, autrement dit, par-dessus l'autoroute, sinon Philipsburg n'aura plus accès, on n'aura plus accès par les voies cyclables à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.

1290 Et ce qu'on aimerait, c'est que ce soit prolongé aussi jusqu'à la frontière américaine sur la voie de service. Alors, ça, je pense que ce n'était pas prévu dans le projet, mais ça serait vraiment utile, surtout que les Américains nous demandent depuis longtemps une voie cyclable qui fasse le tour de la baie Missisquoi.

1295 Alors, ici, pour la voie de service, offrir des mesures de compensation pour les voies de service surtout au refuge d'oiseaux migrateurs parce que, actuellement, il y a un accès motel Frontière, mais avec l'autoroute il va y avoir une voie de service, alors peut-être des compensations pour aider, par exemple, à entretenir les sentiers ou avoir un accès facilité pour les visiteurs. Et il y a aussi les résidants de la Falaise, à ce moment-là, qui ont plusieurs impacts par rapport à cette voie de service là. Ça serait intéressant, comme ici, il y a un petit étang aménagé pour eux, il y aurait peut-être possibilité d'une voie cyclable aussi qui pourrait les intéresser, comme mesure de compensation.

1300 La halte routière, je ne sais pas si elle est toujours prévue à la même place, mais ce qu'on suggère, c'est d'aménager avec peut-être un sentier, un petit belvédère pour l'interprétation du milieu naturel qui est à côté. Si j'ai bien compris, c'est un petit marais. Je peux dire que je ne suis pas allée encore, mais si c'était accessible, il pourrait y avoir des

mesures d'interprétation de protection justement des milieux humides, c'est très important dans le secteur, et peut-être qu'on pourrait rencontrer le petit blongios, je ne sais pas, c'est à voir.

1310 L'ancien tracé à Pike River, ce qu'on propose, c'est de céder le terrain de l'ancien tracé à un organisme de conservation pour une valeur symbolique. Ce qu'on veut dire ici, l'organisme de conservation, c'est soit Conservation Nature Canada ou Conservation Baie Missisquoi. C'est des organismes qui sont déjà dans le milieu. Ici, on a le refuge naturel Baie Missisquoi. Alors, vous voyez que c'est des sentiers avec interprétation de la tortue-molle à épines. Ils sont déjà dans le secteur. Il s'agirait pour eux, cet ancien tracé-là permettrait de compléter en fait toute la protection
1315 de ce secteur-là. Ici, vous voyez la frayère. Ce n'est pas à brochet, celle-là, c'est la carpe allemande. Alors, c'est dans le refuge naturel, vous voyez? C'est vraiment un milieu très intéressant pour la conservation. Et de céder pour une valeur symbolique, ce qu'on veut dire, c'est au lieu de céder à valeur marchande, de céder, par exemple, pour une valeur de 1 \$, c'est symbolique, pour la conservation.

1320 Pour le tracé alternatif, ce qu'on proposait depuis le début, c'est de faire suivre le tracé le long de la forêt marécageuse et non pas dans l'ancienne emprise, mais le long de la forêt marécageuse pour permettre de ne pas déstructurer la zone agricole. On sait qu'il va y avoir davantage d'impacts sur l'environnement mais avec les mesures de mitigation qui nous ont été
1325 suggérées, on pense qu'il n'y aura pas nécessairement plus d'impacts qu'il soit situé là ou le long de la forêt marécageuse.

Par exemple, il va y avoir probablement une perte d'habitat pour la frayère de brochet, ça, c'est encore à vérifier, et il y aurait à ce moment-là possibilité de mesures de compensation pour
1330 les pertes d'habitat qu'on retrouve en milieu humide. On pourrait avoir, par exemple, des aménagements de frayère à doré, de frayère à brochet ailleurs, d'amélioration de la frayère à brochet ailleurs dans l'habitat ou de compensation par l'aménagement de sites de ponte pour la tortue-molle à épines. Alors, il y a beaucoup de projets dans le secteur qui pourraient bénéficier d'une compensation semblable.

1335 Pour ce qui est du tracé alternatif, ce que je disais, c'est de vérifier les impacts de la plaine inondable parce que ça, c'est vraiment de l'hydraulique et, là, on n'a pas la capacité, nous, d'évaluer ça. De proposer des mesures d'atténuation et de compensation. Comme ici, on a la plantation chez monsieur Gasser, c'est une des terres du secteur avec un cours d'eau où il y
1340 a une plantation en bande riveraine qui permet d'améliorer la biodiversité. Il y a plusieurs mesures d'atténuation comme ça qui pourraient permettre de compenser.

Alors, en conclusion, le projet de parachèvement de l'autoroute 35 permet de régler de nombreux problèmes de circulation et de sécurité routières comme on l'a vu. Mais ce projet doit
1345 également protéger la baie, ses milieux humides et offrir des mesures de compensation pour des projets environnementaux locaux. Alors, c'est tout pour moi. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1350 Merci, madame D'Auteuil.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1355 Bonsoir!

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

Bonsoir!

1360 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous mentionnez dans votre mémoire à la page 17 la halte routière, la localisation éventuelle que vous privilégiez, serait dans le coin de Pike River. Est-ce que...

1365 **Mme CHANTAL D'AUTEUIL :**

Je pense que je me suis trompée, J e pense que c'est à Saint-Armand. C'est ça, ce n'est pas Pike River. J'ai regardé tantôt la limite, je m'excuse, puis c'est dans Saint-Armand. Ça vous va?

1370 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Parfait.

1375 **Mme CHANTAL D'AUTEUIL :**

Je pense qu'on a regardé tout le long et on ne peut pas la déplacer tellement. C'est vraiment...

1380 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Alors, vous répondez à ma question, merci.

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

1385 Je m'excuse.

LA PRÉSIDENTE :

1390 Vous proposez, votre organisme propose l'implantation d'une piste cyclable pour

l'autoroute à Saint-Armand nord. Est-ce que vous en avez discuté avec la Municipalité? Puis pouvez-vous nous expliquer comment vous estimez que cette voie-là, cette piste cyclable là pourrait être utilisée dans ce secteur-là, dans le secteur spécifique de l'échangeur nord. Alors, allez-y sans le visuel. Bon, ça va. Oui?

1395

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

Bon, alors c'est parce qu'ici, on a la rue Champlain qui va jusqu'à Philipsburg. Alors, ça serait intéressant, c'est cyclable, on peut appeler ça une voie cyclable, il y a tellement pas de circulation que, juste à améliorer les abords du chemin, ça serait cyclable. Mais quand on arrive ici, même actuellement sur la 133, on ne peut pas... c'est difficile de traverser si on est une famille avec des enfants, de traverser pour aller suivre soit des rangs ou aller un peu plus loin au bord de l'eau par différents rangs. C'est très difficile.

1400

Ce qu'on avait pensé au début, c'est peut-être y aller directement dans l'ancienne emprise ici. Mais une piste cyclable dans une forêt marécageuse, non, ça ne passe pas. Même sur pilotis, puis ça coûterait très cher. Le long de l'emprise de l'autoroute aussi, on y avait pensé, mais là c'est peu agréable et, bon, le problème de pollution de l'air, etc., ce n'est pas très associé.

1405

1410

Alors, ce qu'on pensait, c'est vraiment de suivre – si la 133 est réaménagée – d'avoir une bande de chaque côté pour pouvoir faire de la bicyclette jusqu'à Pike River et puis aller visiter les différents secteurs très intéressants au bord de l'eau dont le petit pont couvert et faire des aménagements cyclistes pour donner accès aux gens à l'eau, autant à la baie Missisquoi qu'à la rivière aux Brochets, ce qu'on n'a pas actuellement. C'est très dangereux de faire de la bicyclette dans ce secteur-là. C'est possible, mais dangereux. Mais on n'en a pas discuté avec la Municipalité de Saint-Armand ni de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.

1415

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Une dernière question. Dans votre mémoire à la page 24, vous proposez qu'il y ait des mesures de compensation justement pour qu'il y ait une meilleure acceptation sociale. Comment vous l'évaluez l'acceptation sociale actuellement du projet?

1420

Mme CHANTAL D'AUTEUIL :

Selon nous, ce qu'on entend dire, l'acceptation sociale de l'autoroute, une autoroute, c'est comme un cadeau, ça a toujours été considéré comme un cadeau par le passé mais aujourd'hui, ça a beaucoup d'impacts négatifs. Ça modifie la vie, la qualité de vie du secteur, la qualité agricole, etc. Ça n'a plus le même avantage nécessairement.

1430

Alors, pour avoir une acceptabilité sociale, il nous semble qu'il faut qu'il y ait des

1435 compensations pour tous les désagréments que l'autoroute occasionne. Pas seulement sur, par exemple, des pertes de propriété. Il n'y a pas juste la perte de propriété, il y a une qualité de vie aussi qui est importante à conserver dans le secteur en particulier. Alors, pour nous, c'était ça la compensation au niveau social.

LA PRÉSIDENTE :

1440 Merci pour votre témoignage. Alors, on prend une pause de quinze minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1445

LA PRÉSIDENTE :

Nous allons maintenant entendre monsieur Jean Asnong, s'il vous plaît.

1450

M. JEAN ASNONG :

Est-ce que je peux avoir la fiche 4 et la figure 4.

LA PRÉSIDENTE :

1455

Figure 4?

M. JEAN ASNONG :

1460

C'est nouveau de... est-ce que je pourrais vous poser une question en partant? Est-ce que dans votre présentation que vous allez remettre, est-ce qu'il pourrait y avoir une recommandation de refuser le tracé qui est là actuellement, complètement, et de le relocaliser ailleurs?

1465

LA PRÉSIDENTE :

Tout est possible. La façon dont les rapports du BAPE sont écrits, d'abord, il y a toujours un chapitre qui présente l'opinion et les préoccupations des citoyens. D'accord?

1470

M. JEAN ASNONG :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1475

Alors, là, tout est ouvert. C'est un bilan de ce qu'on a reçu. Par la suite, on analyse les propositions qui ont été mises sur la table par le promoteur, également les propositions qui viennent du public pour voir si effectivement le projet reçoit l'acceptation sociale, puis on l'examine tant sur les dimensions biophysique que sociale, qu'économique, pour voir si c'est avantageux pour la collectivité, pour la société en général dans un contexte de développement durable.

1480

Alors, s'il y a des solutions, s'il y a place à amélioration, bien, on tente de trouver des solutions. Lorsqu'il n'y a pas de solutions qui apparaissent, bien, on le dit dans notre rapport: *On n'a pas de solution par rapport à un élément. En tout cas, ça ne nous est pas apparu. Ou il y a certaines solutions qui sont apparues, mais elles n'ont pas été examinées par rapport à certains éléments d'un projet.+ À ce moment-là, bien, c'est ça qui est écrit dans le rapport.

1485

Mais la commission du BAPE, ce ne sont pas des recommandations mais ce sont des constats, c'est-à-dire: *Voici ce que la commission a constaté+ et ce sont des avis. Et c'est à partir de ce rapport-là que le ministre, lui, va se faire une idée et avec le rapport du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. À partir de ces deux documents-là, il va examiner, il va se faire une idée sur la proposition à faire au Conseil des ministres.

1490

Maintenant, on ne peut pas vous dire aucunement quelle est la nature des délibérés. Puis je suis sûre que ce n'est pas ça que vous demandez, c'est une question purement théorique. Ça fait que je vous réponds aussi d'une façon tout à fait théorique.

1495

M. JEAN ASNONG :

Oui, c'est ce que j'avais cru comprendre hier, avec vos questions que vous posiez aux intervenants hier, qu'il y a... en tout cas, ça me semblait un peu que s'il y avait d'autres alternatives, elles pouvaient être avancées, mais en tout cas... parce qu'il y en a d'autres alternatives.

1500

LA PRÉSIDENTE :

Mais on ne peut pas consulter des gens et dire: *Il n'y a rien à faire.+ Ce ne serait pas de la consultation à ce moment-là.

1505

M. JEAN ASNONG :

Non, O.K. Mais mon mémoire a été préparé en fonction de l'affaire.

1510

LA PRÉSIDENTE :

1515

Mais dites-nous ce que vous en pensez, comme vous le voyez, comme vous le sentez.

M. JEAN ASNONG :

1520

Moi, je demeure ici.

LA PRÉSIDENTE :

1525

On va regarder, d'accord, oui.

M. JEAN ASNONG :

Ça, c'est ma ferme.

1530

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. JEAN ASNONG :

1535

La superficie du terrain, c'est ici jusque là. Ça, c'est un carré. Mon épouse qui n'est pas ici aujourd'hui, qui aurait bien voulu venir mais elle a eu des empêchements, elle a cette terre-ci qui finit à 1 mille et puis qui revient sur ses pas ici. C'est face-à-face. Mon «plant» de séchage, il est ici, où est-ce qu'on entrepose tous nos grains. C'est juste pour vous situer.

1540

LA PRÉSIDENTE :

On est passé souvent devant chez vous.

1545

M. JEAN ASNONG :

Je vous ai jamais vues. J'ai vu beaucoup de camions.

LA PRÉSIDENTE :

1550

On n'a pas de camions.

M. JEAN ASNONG :

1555

Je vais vous dire tout de suite, je suis en désaccord avec le tracé qui est là.

1560 Nous demeurons là, c'est-à-dire à 2.5 kilomètres à l'est de la future 35. Nous exploitons une ferme céréalière (maïs-grain, soya, blé) sur une superficie de 330 hectares. 215 hectares de ces terres sont chaque côté de la route 133. De plus, on a 115 hectares à Saint-Sébastien dans le rang Sainte-Marie qui sont déjà... une partie a été expropriée, il y a une trentaine d'années, soit sur les lots 126 et 128.

Nous aimerions vous faire part de nos appréhensions, inquiétudes lors de la construction et la réalisation de l'autoroute 35. La sécurité sur la route 133 lors de la construction de l'autoroute.

1565 La sécurité sur la route 133 dans la Municipalité de Pike River lors de la construction de la 35. La réalisation de la 35 est prévue de 2006 à 2012 en quatre phases. Toutefois, cette planification ne tient pas compte des délais possibles et des imprévus : l'inflation, les politiciens, des nouvelles lois, etc. La construction du tronçon 133 de Saint-Sébastien jusqu'à Saint-Armand est prévue en dernier, soit la phase 4. De plus, ce tronçon est la partie la plus dispendieuse de la construction.

1570 Jusqu'à la fin de la réalisation de la phase 4, que nous voyons davantage en 2035, c'est bien écrit 35, comme moi, je la vois, parce qu'il ne faut pas... en tout cas, on pourra en parler tantôt, nous nous inquiétons de la circulation sur la route 133. Ainsi, jusqu'à la finalisation du projet, la route 133 devra fournir le trafic habituel, soit les automobiles, les camions et les machineries agricoles et en plus les véhicules lourds exigés pour la construction de l'autoroute. À Pike River, la route 133 possède une courbe de 90E au village, ici, et un pont fragile et étroit au coeur du village qui pourrait ne pas être approprié à une telle circulation. De plus, la route 133 passe entre les exploitations agricoles sur chacun de ses côtés.

1580 Moi, j'ai les deux côtés du chemin avec mon épouse. Mon voisin, c'est la même situation. Si on va l'autre côté du village, ça se répète, ils sont de chaque côté de la route 133.

1585 Je préconiserais plutôt la réalisation du tronçon Saint-Sébastien–Saint-Armand en phase 2 plutôt qu'en phase 4 pour pallier ce problème. Ce qui arrive, c'est que si on fait les deux extrémités, ça fait deux entonnoirs qui se rencontrent au milieu et, à ce moment-là, il faut qu'ils passent par le... c'est illogique faire deux entonnoirs. Il faudrait renverser les entonnoirs.

1590 Les mauvaises herbes. J'ai mis en annexe la résolution qui a été adoptée, il y a deux semaines, au congrès à Québec. Ça ne venait pas de la région ici, ça venait d'ailleurs et puis je trouvais que c'était pertinent, cette résolution-là, pour le contrôle des mauvaises herbes sur la future autoroute et même sur les routes existantes.

1595 Parce qu'on parle surtout – j'en avais parlé déjà il y a un mois – de la phragmite et puis c'est parce que de la phragmite, il y en a un peu partout. À Pike River, on réussit à la contrôler assez bien sur les bords des routes. Et puis j'avais dit, la seule façon de la contrôler, c'était du roundup. Et puis pour avoir assisté la semaine dernière à une conférence sur du bio ou sans

1600 intrants, il existe d'autres façons aussi. Il s'agit tout simplement de la couper très souvent pour aller chercher les racines de... passer un vibro puis les amener en surface pour qu'ils sèchent et puis éventuellement même les brûler, et puis on vient à bout de les contrôler assez facilement à ce moment-là. Et c'est écologique.

Je ne sais pas si je dois lire la résolution ? En tout cas...

1605 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous l'avons lue, mais pour l'intérêt des gens qui ne l'ont pas lue, vous pouvez le faire. D'ailleurs, peut-être que le ministère des Transports, il y a un élément qui les concerne, ils pourront aussi nous dire si cette proposition-là a fait écho dans leur ministère. Je vous invite...

1610

M. JEAN ASNONG :

À la lire.

1615 **LA PRÉSIDENTE :**

... à la présenter.

M. JEAN ASNONG :

1620

Contrôle des mauvaises herbes envahissantes.

1625 CONSIDÉRANT QUE certaines plantes envahissantes telles que la phragmite commun, le gaillet et l'herbe à poux apportent des inconvénients majeurs aux cultures si elles ne sont pas contrôlées convenablement;

1630 CONSIDÉRANT QUE ces plantes se propagent en suivant le bord des chemins, des routes, des rues, des chemins de fer, des lignes de transmission électrique, des fossés et des parcs nationaux ainsi qu'en colonisant les terrains vacants;

CONSIDÉRANT QUE l'entretien des fossés le long de la voie ferrée du Canadien National et autres réseaux ferroviaires est insatisfaisant depuis de nombreuses années;

1635 CONSIDÉRANT QUE le ministère des Transports du Québec a adopté une nouvelle approche de gestion écologique aux abords autoroutiers qui implique une modification à la baisse de la fréquence et de la hauteur des fauches le long des routes;

CONSIDÉRANT QUE la fauche en temps opportun constitue un moyen éprouvé d'éradication de ces mauvaises herbes;

1640 CONSIDÉRANT QUE l'absence de concertation entre les différents intervenants précités
pourrait entraîner une perte de contrôle de ces plantes envahissantes;

 CONSIDÉRANT QU'une telle façon de procéder affecte la santé publique puisque l'on
1645 assiste à la prolifération de l'herbe à poux;

 CONSIDÉRANT QUE la plantation d'arbres ou d'arbustes peut s'avérer un moyen efficace
de contrôle naturel des mauvaises herbes, en plus d'offrir une possibilité de revenus intéressants;

 CONSIDÉRANT QUE le Code municipal et la *Loi sur les cités et villes* exigent de faucher
1650 ces mauvaises herbes au moins une fois par année et que cette exigence n'est pas respectée;

 le Congrès général de l'UPA demande à l'UPA de faire les pressions au ministère des
Transports du Québec, au CN et autres réseaux ferroviaires pour qu'ils fassent l'éradication des
mauvaises herbes très nuisibles le long des voies de circulation du Québec;

1655 au MAPAQ, au ministère des Affaires municipales et des Régions, au ministère de la
Santé et des Services sociaux et au ministère des Transports du Québec d'orchestrer une lutte
efficace contre certaines mauvaises herbes très envahissantes afin d'éviter que ces plantes ne
soient plus contrôlables et causent des dommages importants aux cultures; d'impliquer dans cette
1660 lutte les municipalités, Hydro-Québec, le CN, les autres réseaux ferroviaires et les propriétaires
fonciers ;

 au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de procéder à
la fauche dans les parcs nationaux;

1665 à l'UPA, au ministère des Transports, au MRNF et à la Fédération des producteurs de
bois d'étudier la possibilité d'utiliser certaines emprises autoroutières afin d'y aménager des
plantations d'arbres et d'arbustes appropriés au contrôle naturel des mauvaises herbes.

1670 Et ça a été adopté unanimement au congrès, il y a 14 jours, à Québec.

LA PRÉSIDENTE :

 C'est par l'ensemble de l'UPA, ça, pour tout le Québec?

1675

M. JEAN ASNONG :

 Oui. C'est la Confédération de l'UPA qui représente toutes... toutes les régions étaient
représentées. Il y avait au-dessus de 400 délégués qui ont adopté ça unanimement.

1680

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1685 **M. JEAN ASNONG :**

Ça fait que je ne vais pas plus loin que ça là-dedans, parce que ça dit tout.

LA PRÉSIDENTE :

1690

C'est bien.

M. JEAN ASNONG :

1695

Les sels déglaçants. Suite à la plainte que je vous ai faite, il y a un mois, le ministère de l'Agriculture a débuté une étude sur l'effet néfaste des sels déglaçants sur mes terres agricoles. Ils ont commencé par prendre des échantillons à partir du chemin, à tous les 100 pieds. Ils ont pris des échantillons sol sur deux sites différents et puis ils sont en analyse actuellement. Il existe d'autres alternatives plus écologiques, à base d'amidon de maïs, pour déglacer les routes utilisées chez nos voisins du Sud qui pourraient être envisagées.

1700

J'avais pas l'étude. Le ministère des Transports, je pense qu'ils en ont. Ce serait peut-être bon de le regarder. Mais il y a peut-être d'autres solutions. Comme monsieur disait tantôt, il parlait que l'amidon de maïs, ça semble être vert et peut-être qu'il en existe d'autres aussi. Moi, je l'avais vu, il y a une couple d'années dans une revue, que ça se faisait aux États-Unis et puis, en tout cas, ce serait quelque chose à regarder pour l'avenir.

1705

Le drainage des sols. La nouvelle autoroute coupe l'égouttement naturel de surface, de même que le drainage souterrain des terres agricoles. La solution proposée par le ministère des Transports du Québec est acceptable, à première vue, soit la relocalisation des cours d'eau verbalisés dans l'emprise de l'autoroute. Qui dit: *dans l'emprise de l'autoroute+ dit: *nonaccès pour l'entretien et pour le nettoyage, au besoin, de ces cours d'eau verbalisés qui sont sous la juridiction de la MRC+.

1710

Hier soir, on a eu une réponse là-dessus. On aurait accès en tout temps. Mais il faudrait le regarder aussi parce que, les mauvaises herbes, nous autres, de notre côté, on est capables de les entretenir. C'est l'autre côté du cours d'eau verbalisé, qui qui va les couper les mauvaises herbes? Il faudrait regarder ça un peu encore avec le ministère des Transports.

1715

1720

Le dernier paragraphe, c'était la pollution le long de l'autoroute. Nous marchons régulièrement le long de nos champs aux abords de la route 133. Ainsi, nous avons constaté le problème dont j'aimerais vous faire part. En effet, il y a une problématique de pollution causée

1725 par les conducteurs qui jettent leurs déchets à l'extérieur de leur véhicule tels que des bouteilles de bière, des canettes, des bouteilles de verre de toutes sortes, des papiers souillés et des excréments dans des sacs de plastique.

1730 Nous vous demandons donc d'instaurer une politique punitive en utilisant des affiches prévenant d'une amende en cas de rejet de déchets le long de la route et une surveillance policière accrue.

1735 Finalement, j'aimerais faire une suggestion. Il y a 60 ans, les chemins de fer ont été abandonnés et le transfert du transport des marchandises lourdes par camion a été fait sur les routes. Ces routes n'étaient pas adaptées aux véhicules lourds et encore moins au nombre de véhicules. La cocirculation des camions de poids lourds et des autos n'est pas compatible. On n'a qu'à circuler par temps pluvieux ou neigeux pour le constater. En effet, les éclaboussures produites par les véhicules lourds nuisent considérablement à la visibilité des automobilistes, pouvant même entraîner des accidents mortels.

1740 Il aurait fallu nationaliser les chemins de fer, au lieu de construire des autoroutes. Le plus bel exemple de cela sont les trains de banlieue qui diminuent déjà la circulation automobile sur les routes autour de Montréal. Il en ressort qu'à court et moyen termes, il nous faudra améliorer et favoriser les réseaux ferroviaires pour le transport des marchandises et des personnes.

1745 Dans l'espoir que nos préoccupations seront écoutées et considérées et qu'elles deviennent vôtres, merci de votre attention. C'est signé par moi et par mon épouse.

1750 Je dois rajouter que présentement, la ferme est en transition vers le biologique et ça implique déjà deux de nos enfants qui sont actuellement... une fille qui est à l'Université McGill en agronomie et notre fils qui est au Cégep à Saint-Jean en gestion et exploitation agricole. Probablement les deux, dans deux ans, ils vont être sur la ferme. Ce n'est plus pour moi que je suis ici aujourd'hui, c'est plus pour eux autres. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1755 Merci de votre témoignage. On a beaucoup entendu parler de la difficulté de circuler sur la 133 pour que ce soit sécuritaire, particulièrement dans ce segment-là au niveau de Saint-Pierre.

M. JEAN ASNONG :

1760 Ce n'est pas seulement...

LA PRÉSIDENTE :

1765 Vous nous avez parlé, vous aussi, de votre difficulté en première partie de sortir pour prendre la route, parce qu'il faut que vous traversiez tout ça.

M. JEAN ASNONG :

1770 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce que ça prendrait pour rendre la route 133 sécuritaire?

1775 **M. JEAN ASNONG :**

1780 Premièrement, on devrait... ça fait déjà 15 ans, environ 15 ans que l'asphalte n'a pas été fait dans le secteur qui s'en va vers Montréal, à partir de la 202. La 202 est ici. À partir de là jusqu'aux limites de Saint-Sébastien, ça fait déjà une quinzaine d'années que ça n'a pas été refait l'asphalte. Les accidents, il en a...

1785 Ça fait 48 ans que je demeure là. J'en ai vu passer, puis j'en ai vu des accidents. Le bureau de poste était ici autrefois dans le magasin général. Il a déménagé à côté dans la maison rouge à côté, qui est la propriété de madame Alarie. Et maintenant, le bureau de poste est situé ici, dans le commerce qui est là. Il y a 48 ans, moi, j'allais à l'école ici, qui est l'Hôtel de ville, à pied. Le matin, j'allais à la messe, j'étais servant de messe, j'allais à pied, je revenais et je retournais à l'école. Le midi, je retournais à la maison dîner et puis je retournais à l'école jusqu'à 4 h. Je l'ai fait très souvent. Il y a 48 ans, on marchait, moi et mon frère et ma soeur, on marchait trois de large sur l'asphalte. On n'a jamais eu de problème. Aujourd'hui, pour marcher, je marche minimum à 5 pieds de l'asphalte. Il y a 48 ans, c'était des camions, seulement des 6 roues, 3 tonnes, 5 tonnes. Aujourd'hui, c'est des monstres.

1795 Avant que la courbe soit modifiée, il y a une dizaine d'années, peut-être moins, ici, jusqu'à il y a une trentaine d'années, j'ai vu des autos rentrer dans le magasin général, complètement rentrer dedans. Je les ai vues rentrer dans la maison rouge de madame Alarie. Je les ai vues rentrer dans le bureau de poste, qui est aujourd'hui. Je les ai vues rentrer là. En tout cas, ce coin-là, ils ont démolé quatre maisons qui étaient situées au sud, qui étaient situées ici. Il y avait quatre maisons qu'ils ont démolé pour refaire la courbe. Depuis qu'ils ont refait la courbe, j'ai vu des camions renverser, un sur le pont et un devant le bureau de poste. Et tous ces accidents-là, il n'y a jamais eu de morts, heureusement.

1800 Là, vous proposez un nouveau tracé...

LA PRÉSIDENTE :

1805

On ne le propose pas. C'est...

M. JEAN ASNONG :

1810

Non, en discussion, on va dire.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

1815

M. JEAN ASNONG :

1820

Aussi que je dois dire, quand mon père a acheté la ferme, cette ferme-là, il y a 48 ans, tout de suite les voisins sont venus voir mon père, il dit: *Monsieur Asnong, que c'est que vous avez fait là? Il y a un projet d'autoroute qui part d'ici, qui s'en va direct à Iberville.+ On est 48 ans plus tard, puis il n'y a pas d'autoroute de faite encore. Ça fait que pour dire que déjà, ça fait longtemps que j'en entends parler.

1825

Quand on parle de la route 133 actuelle, il n'y a pas d'asphalte qui a été refait depuis quinze ans. Ils ont bouché les trous, au mois de septembre, à Pike River. Au mois d'octobre, ils ont bouché à Saint-Sébastien. Actuellement, les trous qui ont été bouchés sur la route 133 à Saint-Sébastien, la moitié de l'asphalte qu'ils ont posé dans les trous est déjà arraché. Ça fait que imaginez-vous, au printemps, dans quel état que cette route-là va être.

1830

Les accotements, moi, j'ai mesuré au bout de l'asphalte, 5 pouces de dénivellation. Cet hiver ici, il y a une auto qui s'en venait du village. Chez nous, devant la porte, elle a tombé en bas de l'asphalte. Il venait de neiger une petite neige, elle a tombé en bas de l'asphalte. Elle a remonté sur l'asphalte, puis elle a été frapper deux camions qui venaient en sens inverse. Elle a atterri sur la *tank+ à *fuel+ du camion. Si elle avait été une fraction de seconde plus vite, elle frappait face-à-face le camion. Il y aurait eu des morts. Suite à ça, il a reviré bout pour bout, puis il y a tombé dans mon champ ici. Vous pouvez vous imaginer l'impact qu'il y a eu.

1835

1840

Des accidents sur la route 133, j'en ai vu, des personnes décapitées, des... hier, on parlait des quatre filles. Toujours à cause de l'accotement qui n'est pas réparé, mal entretenu. S'il y a eu des accidents mortels sur la route 133, 75 %, ça a toujours été à cause de l'accotement. Pour améliorer, si on pouvait commencer mettre de l'asphalte neuf, entretenir les accotements.

1845

Juste pour Pike River, autrefois, il y avait un stop au coin. C'est de remettre des stops de chaque côté. Même pour la 202 ici, qui est entre l'église et l'Hôtel de ville, il y a un stop pour la 202. Mais les autres ici, ils n'ont pas de stop. Et la vue, parce que là c'est un angle intérieur,

ceux qui viennent sur la 202, ils ne voient pas nécessairement bien de chaque côté. Ça fait que si eux autres seraient obligés de faire un stop, eux autres, à ce moment-là, et s'il y aurait un autre stop au coin ici, le pont serait plus sécuritaire.

1850

Parce que tantôt, monsieur Duquette, l'inspecteur municipal de Pike River, il l'a souligné que la courbe est mal faite. Ça, c'est facile faire une courbe sur papier. Mais quand on arrive pour la réaliser sur le terrain, ce n'est pas toujours ce qu'on veut faire. Chaque fois que moi, je traverse le pont pour aller chez nous, c'est quasiment la roulette russe que je me mets sur la tempe tellement que je me méfie des camions, parce que les camions...

1855

Actuellement, il n'y a plus de radar qui se fait à Pike River depuis deux ans, parce que les policiers sont en négociation. Ça fait qu'ils ne font plus de radar. Puis s'ils en font à Pike River, ça prend cinq minutes et je le sais qu'ils sont en train de faire du radar à Pike River. Parce que la limite de 50, elle commence ici. Au bout de cinq minutes qu'ils font du radar ici, normalement ils font le radar ici, sur cette section-là, ça prend cinq minutes, tous les camions le savent. Ils ont tous des CB, puis cinq minutes après ils le savent. Moi, j'ai déjà suggéré à la police: *Venez tous les jours cinq minutes, prenez-en une couple, puis retournez-vous en chez vous. Revenez le lendemain, par exemple. Faites pas ça seulement une fois par mois. Ce n'est pas efficace.+

1860

1865

Parce que ce qui arrive aussi ici, là, moi, je le vois, c'est que la personne qui respecte... à partir de chez nous, ils sont 50 kilomètres à l'heure. Le camion, il colle dans le derrière. Moi, j'ai vu, à 15 pieds, il y a un mois, il était à 15 pieds derrière une automobile qui venait du Vermont, une personne âgée, puis vis-à-vis l'enseigne de 50 kilomètres, il a mis les freins Jacob. La personne en avant, elle a fait quoi? Moi, je connaissais la compagnie, puis je connaissais un des... je l'ai appelé, puis je lui ai dit que j'ai identifié le chauffeur, parce que c'était un camion spécial qu'il avait, je l'ai identifié le chauffeur. S'il a fait de quoi avec, je le sais pas, mais ils ont été avertis. Chez nous...

1870

1875

LA PRÉSIDENTE :

Savez-vous si votre municipalité a déjà signifié à la Sûreté du Québec? C'est juste pour savoir.

1880

M. JEAN ASNONG :

Si vous saviez, madame...

1885

LA PRÉSIDENTE :

La mairesse est ici, je ne lui demande pas de répondre immédiatement, mais vous allez nous faire part de votre vision justement d'une solution au courant du mois de janvier. En même temps, je vous demanderais de nous signifier qu'est-ce que vous avez déjà fait pour dire à la

1890 Sûreté du Québec justement si c'est vérifié suffisamment du côté de votre municipalité la question des limites de vitesse et comment vous évaluez justement la situation, est-ce que ça devrait être évalué davantage. Merci.

M. JEAN ASNONG :

1895 Je vais vous rajouter une chose. Moi, avec mes fonds de terre, je paye actuellement, la municipalité paye 80 % du salaire des policiers, la SQ, et puis ça va sur l'évaluation foncière, et puis j'en ai pas pour mon argent. Puis je suis pas le seul à dire ça. Et puis je le paye avec mes fonds de terre et puis la police n'intervient pas sur mes fonds de terre. Elle vient arracher des plans de marijuana sur les terres agricoles, mais ce n'est pas mon fonds de terre qui le fait
1900 pousser, c'est des criminels qui viennent le faire pousser. En tout cas, on ferme la parenthèse.

Juste pour dire que le trafic qui passe sur la route 133, aujourd'hui, j'ai regardé un peu le... j'étais en train de charger, aujourd'hui, des camions de soya chez nous au plan de séchage et puis quand le camion allait se vider, j'ai regardé un peu le trafic qu'il y avait sur le chemin. J'ai
1905 vu des compagnies comme Maritime Ontario qui passent chez nous. J'ai vu du CANEMEX, c'est Canada-États-Unis-Mexique. Ça vient tout sur cette route-là. Puis il y a combien d'autres compagnies du même genre qui passent sur cette route-là. En tout cas, il y a du trafic.

Je ne sais pas si ça répond un peu à votre question?

1910

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. Je vous inviterais à parler avec les gens de votre municipalité, parce qu'on leur a donné un petit devoir de nous dire comment ils voyaient ça une option gagnante et en même
1915 temps, peut-être la 133, quelles seraient les mesures qui devraient être prises pour la rendre plus sécuritaire. Alors d'ici la mi-janvier, si possible.

M. JEAN ASNONG :

1920 Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Avec les gens de chez vous.

1925

M. JEAN ASNONG :

Aucun problème.

1930

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup pour votre témoignage.

M. JEAN ASNONG :

1935 Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1940 Nous invitons maintenant monsieur Jean Trudeau, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. JEAN TRUDEAU :

Je vais simplement lire mon mémoire, si vous n'avez pas d'objection.

1945 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va.

M. JEAN TRUDEAU :

1950

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

LA PRÉSIDENTE :

1955 Merci, monsieur Trudeau. D'abord, pour répondre à votre question si le BAPE peut mettre sur Internet l'ensemble du dossier, on va laisser le dossier disponible dans les centres de consultation permanents du BAPE à Québec et à Montréal de façon permanente.

1960 Mais pour ce qui est des documents qui vont être produits après la fin de l'enquête de la commission, on n'a pas accès à cette information-là, la commission. Il y a des demandes qui sont faites, mais la pratique actuelle n'est pas à l'effet que l'information après les audiences publiques soit sur le site du BAPE. Alors, il y a beaucoup de demandes pour que le suivi, les suites, les gens aient l'information, mais ce n'est pas encore le cas. Je ne sais pas si le ministère des Transports peut mettre à la disposition d'une façon continue l'information relative au projet ?
1965 Je sais que c'est une demande qui est faite par les citoyens partout au Québec.

1970 C'est la réponse que je peux vous donner à cet effet-là. Mais nous, on va l'avoir dans le bureau officiel à Québec et à Montréal. Bien sûr, les documents qui sont actuellement disponibles, on va les offrir aux centres de consultation, ceux qui ont bien voulu héberger. Les centres de consultation du BAPE locaux vont rester propriétaires de ces documents-là s'ils le veulent. Mais on ne pourra pas le compléter, à moins que le ministère des Transports prenne une orientation de fournir de l'information en continu aux municipalités de façon à ce que le dossier soit complété au fur et à mesure qu'il évolue.

1975 **M. JEAN TRUDEAU :**

Ce que vous dites, ça va aussi pour les documents qui sont en ligne?

1980 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Tout ce qui est en ligne et public, et aussi version papier.

1985 **M. JEAN TRUDEAU :**

En permanence.

1990 **LA PRÉSIDENTE :**

En permanence.

1995 **M. JEAN TRUDEAU :**

Merci.

2000 **LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, pour revenir à votre mémoire, pour le chemin Saint-Armand, pour la bretelle qui est proposée par le ministère, est-ce que vous estimez que cette proposition-là de bretelle du ministère serait susceptible d'amener plus de camionnage que ce que vous vivez présentement ou votre crainte, votre préoccupation, c'est plutôt la situation présente, vous la considérez inacceptable et vous souhaiteriez qu'il y ait des mesures qui soient prises pour la corriger?

2005 **M. JEAN TRUDEAU :**

Exactement. Je trouve qu'actuellement, la situation est déjà inacceptable et que le parachèvement de l'autoroute, ce serait l'occasion de corriger cette situation-là plutôt que de risquer de l'empirer.

2010 Les chiffres déjà publiés par le ministère montrent une progression du nombre de camions. Je me souviens pas par coeur, là, mais il me semble que c'est une augmentation, je pense... parce qu'on parlait de 50 camions, puis à un moment donné on était rendu à 80, mais je ne me rappelle pas sur quelle période, peut-être une vingtaine d'années. Je ne sais pas.

2015 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2020

Bonsoir. Est-ce que le tracé actuel, mise à part la bretelle, vous semble adéquat pour Saint-Armand Sud?

M. JEAN TRUDEAU :

2025

J'ai un petit peu de difficulté à me prononcer là-dessus parce que, moi, je n'habite pas vraiment près de Philipsburg. J'habite à l'autre bout de Saint-Armand, sur le chemin Saint-Armand de l'autre côté du village. Il faudrait que vous me demandiez des choses, des points bien particuliers pour que je puisse réagir.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2030

Le chemin Saint-Armand, vous savez, n'est pas protégé sur le plan du paysage. Vous avez soulevé la question.

M. JEAN TRUDEAU :

2035

Il n'y a aucune protection.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2040

Dans la première partie des audiences, vous avez été informé des moyens qui sont mis à la disposition de la municipalité pour avoir un certain contrôle au niveau de l'urbanisme.

M. JEAN TRUDEAU :

2045

Oui, mais je n'ai pas senti d'ouverture du côté de la municipalité pour pouvoir donner suite à ce que vous mentionnez maintenant.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2050

Comment, à ce moment-là, si on fait abstraction de la bretelle, c'est-à-dire si la bretelle semble... en fait, une éventuelle bretelle semble donner une voie d'accès au chemin Saint-Armand. N'ayant pas de bretelle, oubliant cette alternative-là, est-ce que le camionnage aurait à monter jusqu'à Saint-Armand Nord pour revenir par tous les chemins que vous avez décrits?

2055

M. JEAN TRUDEAU :

En fait, oui, il passerait par l'échangeur nord et il s'agirait simplement de compléter le...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2060

Le réseau, oui.

M. JEAN TRUDEAU :

2065

... le réseau pour permettre un lien avec la route 235 qui, elle, mène en direction sud au chemin Saint-Armand, mais plus loin de l'autre côté du village dans une zone qui est moins dangereuse.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2070

Parce qu'on l'a fait la 235 que vous avez mentionnée, on l'a parcourue, nous, la commission, puis quand on arrive dans le sud de 235, c'est très étroit.

M. JEAN TRUDEAU :

2075

Vous parlez au sud du chemin Saint-Armand?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2080

Oui, jusqu'à Morse Line.

M. JEAN TRUDEAU :

2085

C'est que le camionnage n'emprunterait probablement pas cette section-là.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Mais le camionnage, il faut qu'il vienne à la douane.

2090

M. JEAN TRUDEAU :

Parce que le moulin à scie se trouve sur le chemin Saint-Armand, à l'est de la 235.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2095

Oui. Vous les feriez remonter jusqu'en haut, jusqu'au nord?

M. JEAN TRUDEAU :

2100

Ce n'est pas vraiment un très grand détour là. C'est quelques kilomètres.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Pour redescendre par la 35?

2105

M. JEAN TRUDEAU :

Voilà, par l'autoroute.

2110

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Par l'autoroute. Parce qu'il y a certains mémoires où on parlait d'utiliser Morse Line pour le camionnage, mais ce n'est pas le bon.

2115

M. JEAN TRUDEAU :

Ça, ça supposerait d'améliorer la route 235...

2120

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Jusqu'au bout.

2125

M. JEAN TRUDEAU :

... entre le chemin Saint-Armand et les douanes. Et je ne suis pas certain non plus que les douanes sont organisées pour...

2130

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Pour recevoir ça.

2135

M. JEAN TRUDEAU :

... recevoir.

2140

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

C'est ce qu'on a constaté.

2140

M. JEAN TRUDEAU :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2145

Vous pourriez peut-être avec le pointeur nous indiquer la proposition. Je ne sais pas si on le voit ici?

M. JEAN TRUDEAU :

2150

Vous voulez que je vous montre quoi, là?

LA PRÉSIDENTE :

2155

Le chemin que vous souhaiteriez qui soit utilisé davantage par les camionneurs, au lieu d'utiliser la bretelle.

M. JEAN TRUDEAU :

2160

Bien, c'est le chemin qui mène actuellement aux carrières.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2165

Êtes-vous capable de pointer?

LA PRÉSIDENTE :

Il est plus loin?

2170

M. JEAN TRUDEAU :

Il est plus au sud.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2175

Pendant que vous êtes là, avez-vous une opinion sur la halte routière?

M. JEAN TRUDEAU :

2180

Je ne connais pas suffisamment ce coin-là pour émettre une opinion valable. Ce que je peux dire cependant, c'est que moi, je serais porté à privilégier un arrangement avec le milieu, avec les services qui sont déjà en place plutôt que de créer une zone de services parallèles, à moins que les gens qui offrent déjà des services puissent être associés à la halte routière d'une façon ou d'une autre, mais...

2185

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Avez-vous une idée sur des pistes cyclables ou des chemins piétonniers?

2190 **M. JEAN TRUDEAU :**

Une des choses, entre autres, que pourrait favoriser le détournement du camionnage vers une route alternative, ce serait que le chemin Saint-Armand à ce moment-là pourrait être une route sécuritaire pour les cyclistes, ce qu'actuellement ce n'est pas du tout.

2195

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Avez-vous une idée aussi pour la mise en valeur des points d'intérêt que sont le United Church, l'Église Unie?

2200

M. JEAN TRUDEAU :

L'Église Unie, c'est ça.

2205 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Et puis l'autre Legion Hall, est-ce que le terrain est assez grand pour une mise en valeur? Est-ce que, selon vous, il n'y a pas d'effet de coupure avec la nouvelle autoroute, c'est-à-dire avec l'éventuelle autoroute?

2210

M. JEAN TRUDEAU :

On nous a donné une garantie verbale que les espaces actuels seraient laissés tels quels, seraient respectés.

2215

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

2220 **M. JEAN TRUDEAU :**

On ne le voit pas là-dessus, je pense.

LA PRÉSIDENTE :

2225

On ne le voit pas là-dessus?

M. JEAN TRUDEAU :

2230 Non. Bien, on voit peut-être un...

LA PRÉSIDENTE :

2235 Un petit peu ici.

M. JEAN TRUDEAU :

Ce serait ici l'échangeur nord?

2240 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Vous n'avez pas une carte meilleure que ça?

M. JEAN TRUDEAU :

2245 Et ça, ce serait le chemin Morgan ici? C'est plus loin que ça.

LA PRÉSIDENTE :

2250 On n'a pas une carte qui...

M. JEAN TRUDEAU :

2255 Je ne peux vraiment pas vous...

LA PRÉSIDENTE :

On va essayer de voir si on a quelque chose.

2260 **M. JEAN TRUDEAU :**

Vis-à-vis le S de Saint-Armand?

LA PRÉSIDENTE :

2265 Elle descend vers la 133.

M. JEAN TRUDEAU :

2270 Ça, c'est le chemin Saint-Armand, ici, O.K. Mais il manque des chemins là-dessus,

d'abord.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2275 Oui, c'est ça le problème. C'est ça notre gros problème.

M. JEAN TRUDEAU :

2280 C'est pour ça que j'étais perdu. Parce qu'en fait, l'échangeur nord est à peu près ici. C'est qu'il y a des chemins ici qui ne sont pas sur la carte et il faudrait...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2285 Ça représente combien le détour éventuel, votre proposition de détour pour le camionnage, au lieu d'utiliser la petite bretelle?

M. JEAN TRUDEAU :

2290 Je ne sais pas. Moins que 10 kilomètres, certainement.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Moins que 10 kilomètres?

2295 **M. JEAN TRUDEAU :**

Oui, je pense, à l'oeil comme ça. Là, on le voit peut-être mieux.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2300 En tout cas, on a visité les...

M. JEAN TRUDEAU :

2305 Ici, c'est le chemin du Moulin, je pense. Ici, ce serait le chemin Morgan... non, Marier. Là, à un moment donné, on peut monter rejoindre le chemin Saint-Henri. Puis là, il y aurait un nouveau chemin à faire pour traverser et rejoindre la route 235, d'à peu près 3, 4 kilomètres, maximum.

2310 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous en avez parlé avec votre municipalité?

M. JEAN TRUDEAU :

2315

Oui, j'en ai parlé, mais je vous ai donné dans mon mémoire la réponse qu'eux m'avaient donnée.

LA PRÉSIDENTE :

2320

La proposition justement de cet ajout-là de route pour corriger, pour dévier le trafic lourd?

M. JEAN TRUDEAU :

2325

Non. J'ai pas eu le temps de me rendre là, moi. Ce qu'on m'a dit, c'est que c'était impossible de fermer l'accès du chemin Saint-Armand aux transporteurs routiers. C'est ce qu'on m'a dit à la municipalité.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2330

En fait, est-ce vous représentez d'autres personnes que vous-même?

M. JEAN TRUDEAU :

2335

Non, je suis un simple citoyen, un humble citoyen.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2340

Et l'opinion, vous n'avez pas tâté le pouls de vos voisins ou des gens concernés par ce secteur-là?

M. JEAN TRUDEAU :

2345

Pas vraiment. J'ai pas eu les moyens ni le temps de le faire.

LA PRÉSIDENTE :

2350

On vous remercie pour votre témoignage. Si vous voulez compléter votre mémoire, parce que s'il y a des gens qui veulent compléter leur mémoire, je vous l'offre à vous comme aux autres, vous pouvez le faire dans les semaines qui suivent, mais au plus tard la première semaine de janvier, la fin de la première semaine de janvier.

M. JEAN TRUDEAU :

2355

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2360 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci beaucoup, monsieur Trudeau.

LA PRÉSIDENTE :

2365

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

Mme PERLE ST-JEAN :

2370

Je suis résidente à Saint-Armand au 93, Route 133. Présentement, ce qu'on voit, c'est en avant de chez nous, une petite partie du rocher sur lequel ma maison est bâtie. Ça, c'est la route qu'on voit, qui pourrait devenir la voie de service. C'est ce que j'ai inscrit. C'est présentement la route 133 vers le sud. Moi, je suggérais dans mon mémoire que ça devienne la voie de service.

2375

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

C'est la petite partie pâle?

2380

Mme PERLE ST-JEAN :

Qui est la route, la petite partie pâle?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2385

Oui.

Mme PERLE ST-JEAN :

2390

Où est-ce qu'il y a une automobile. Ça, c'est une route.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Ah! oui, d'accord.

2395

Mme PERLE ST-JEAN :

Puis la petite partie qu'il y a une pointe, c'est le deuxième étage de ma maison.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2400

Oui, j'avais deviné.

Mme PERLE ST-JEAN :

2405

Puis moi, ce que le ministère des Transports suggère, c'est d'amputer quand même une grosse partie de mon terrain en avant, passer en avant de la maison pour faire encore deux voies, pour faire la voie de service. Donc, moi, je m'y oppose en suggérant quelque chose d'autre.

2410

Donc, je vais continuer pour aller plus rapidement, peut-être ça va être plus clair après, là. Ici, ce qu'on voit, c'est encore l'autoroute du sud au nord, puis la voie de service future. Là, ce qu'on verrait, c'est les douanes au bout de la route, à partir de chez moi.

2415

Ici, c'est une vue à partir d'une des chambres de la maison. Ce qu'on voit en avant, c'est l'ancien restaurant qui était là. Moi, j'ai jamais vu le restaurant fonctionner depuis que j'ai acheté la maison, parce que déjà ils avaient arrêté le commerce. Donc, c'est ça, la maison, c'était pour montrer qu'elle est bâtie en hauteur.

2420

Ce qu'on voit ici en haut, ce que je suggère, c'est que la route 35 nord pourrait être bâtie là où est-ce que vous voyez les deux petites traces noires, il y a déjà un chemin où les camions utilisaient avant pour soit changer de chargement, faire du transfert ou des fois ils s'arrêtaient là pour dormir tout simplement.

2425

Ça fait que je suggère qu'ils fassent la nouvelle route vers le nord, la 35 nord à cet endroit-là, qu'ils utilisent la 35 sud. Vous voyez où est-ce qu'il y a la route, ça, c'est présentement la 133 nord, mais il pourrait faire la 35 sud là et qu'on garde... vous voyez où est-ce qu'il y a le camion en bas, que ce soit la voie de service. Donc, ce serait comme de repousser... faire tout simplement deux voies de l'autre côté pour un certain bout.

2430

Bon, ce qu'on voit, c'est encore la même chose.

2435

Bon, ça, c'est la route présente. Du côté droit de la photo, vous voyez comme un rempart. La route que je suggère, elle est à la droite. Elle est un peu plus basse. Je suggère qu'on la garde aussi basse, en fait d'autoroute, parce que ça aiderait au camionnage aussi, les camions qui arrivent et qui décollent des douanes, parce qu'on est vraiment pas loin des douanes, de pouvoir accélérer plus facilement en faisant moins de bruit.

2440

Ce qu'on voit aussi, c'est au bout de la route, du côté droit, c'est le motel Frontière. De toute façon, dans leurs projets, ils avaient décidé de faire disparaître ces commerces-là, puis le motel. Ça fait qu'on passerait et on sortirait un peu plus loin que le motel pour reprendre l'ancienne 133.

2445 Ici, vous voyez ce que ça a de l'air présentement. Ils ont fermé cet accès-là aux camions depuis quelques années parce qu'il y avait de l'abus, je pense, de certaines gens qui allaient déverser des choses qui n'avaient pas d'affaire là. Puis c'est difficile aussi de surveiller, parce qu'il n'y a personne qui reste là. Bien, il y a personne qui reste là alentour, sauf moi qui est en face, mais je m'occupe pas vraiment de ce qui se passe chez les voisins.

2450 Enfin, si on regarde un peu plus loin, vous voyez comme les marécages un peu plus loin. Puis si je pouvais pointer, il y a le chemin Saint-Armand qui passe dans ces petites buttes-là. Vous voyez la petite main, si vous la montez un petit peu là, le chemin Saint-Armand va passer dans les montagnes ici. Puis il y a un accès à partir du chemin Saint-Armand pour le sanctuaire d'oiseaux. Parce que je sais qu'il a été proposé qu'on fasse à cet endroit-là un accès pour voir le sanctuaire.

2455 Mais tout ce qu'on voit à partir d'ici, c'est la *swamp+. Tandis que si on est du chemin Saint-Armand, là où il y a justement accès pour voir le sanctuaire d'oiseaux, la vue est beaucoup plus belle, parce qu'on voit de hauteur. Enfin ! Ça fait que cette route-là, ici, elle est en masse large pour commencer des travaux, d'après moi en tout cas, pour la nouvelle 35, si elle est faite.

2460 Mais enfin, je continue. C'est encore un autre dessin pour la proposition que je fais. C'est une autre vue, là. Ça va?

LA PRÉSIDENTE :

2465 Oui.

Mme PERLE ST-JEAN :

2470 Ici, on voit encore l'entrée, là. Il reste encore le graphique. Ça, c'est le graphique qui est suggéré par le ministère des Transports.

2475 Ça, c'est la situation actuelle, la route. On a la rue South qui est ici. On a la 133 ici, qui vient vers le sud, la 133 qui s'en va vers le nord. Ça va jusqu'aux douanes. Moi, je demeure ici. Le sanctuaire d'oiseaux est dans ce coin-là. Ça, c'est l'ancien restaurant et ça, c'est la route qui était utilisée pour les camions. Le motel est ici.

2480 Ça fait que moi, ce que je suggère, c'est, à partir de la Stanley Drive ici, les gens ont besoin de sortir, c'est bien évident, ça fait qu'à partir d'à peine un peu plus loin de la Stanley Drive, commencer à utiliser la route 35. Puis en fin de compte, ça diminuerait la courbe ici. Puis ici, on reprend la 133.

Ça fait que donc, ça aurait comme impact de ne pas nuire à tous les résidents qui sont dans la Falaise et le chemin Stanley Drive. Pendant les travaux de la 35, ça ne nuirait pas au

2485 trafic de ce côté-là, puis ça éloignerait le bruit et le trafic qui est supposé d'être doublé ou même triplé dans les 10 prochaines années vu l'ouverture de la 35. Ça fait que je pense que ce serait une amélioration pour tous ces résidants-là.

Ça fait que c'est ce que ça donnerait, en gros là, ce que j'explique là. La route, c'est ça que ça aurait de l'air.

2490 Est-ce que je dois lire ma...

LA PRÉSIDENTE :

2495 Non. On l'a lu votre mémoire. On va plutôt discuter avec vous. Cependant, on vient de recevoir un ajout...

Mme PERLE ST-JEAN :

2500 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... qu'on n'avait pas pris connaissance. Peut-être que vous pourriez en faire lecture.

2505 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Le lire?

LA PRÉSIDENTE :

2510 Oui, s'il vous plaît.

Mme PERLE ST-JEAN :

2515 Je suggère que le site proposé pour les observateurs de la nature soit au même endroit qu'autrefois. Une petite route de gravelle blanche est clôturée depuis quelques années sur le chemin Saint-Armand, tout près de l'entrée du sanctuaire d'oiseaux. Parce que présentement il y a une entrée au sanctuaire d'oiseaux qui donne sur le chemin Saint-Armand. C'est un endroit que nous pouvions visiter en laissant quelques dollars dans une petite boîte à cet effet, à l'entrée.

2520 L'endroit est bien aménagé. Il y a un beau petit sentier parfois bordé de fleurs ou de petits arbustes. Cet endroit avait été aménagé avec l'aide des budgets, ce qu'on m'avait dit dans le temps, et octroi du gouvernement ; bref, une aide spéciale pour création d'emplois pour

2525 faire travailler des chômeurs dans ce temps-là. Je ne sais pas ce qui est arrivé depuis, mais il est fermé.

2530 Je suggère que le centre d'interprétation, parce que j'ai entendu des gens qui disaient qu'ils voulaient avoir un centre d'interprétation de la nature, donc qui, avec le centre d'information touristique, pourrait être sur ce même terrain qui a accès sur le chemin Saint-Armand. C'est un accès facile pour le touriste en provenance soit des États-Unis ou de Montréal.

Parce que si vous faites un accès qui est trop près des douanes, les gens de Montréal ne pourront même pas aller faire le détour et aller voir les oiseaux du côté est parce qu'ils ne pourront pas traverser la 35. Donc, ce serait un accès qui serait seulement pour les gens des États.

2535 Donc faciliter, c'est ça, l'accès pour ces gens-là, s'ils utilisent le chemin vers le village de Saint-Armand ou prendre du côté vers le lac Champlain à Philipsburg, puisqu'il y a une suggestion de faire un viaduc qui passe d'un côté à l'autre.

2540 Bon, maintenant, je maintiens ma proposition de conserver la route 133 sud côté ouest, qui deviendra la voie d'accès, et de construire deux nouvelles voies qui sera l'autoroute 35 nord, donc ce que j'expliquais tantôt. C'est pas mal ça. Je maintiens ce que je dis.

2545 Par contre, je tiens à dire, avec tout ce que j'ai entendu aussi, que je maintiens encore mes premières propositions qui disaient d'améliorer la 227, d'améliorer aussi la 133.

2550 Puis tantôt, il a été question du chemin Saint-Armand. C'est vrai que le chemin Saint-Armand, on ne croirait pas, quand on le prend, que c'est fait pour les camions parce que c'est des routes sinueuses, vallonnées. Puis je ne sais pas comment vous expliquer ça, là, c'est quand même terrible quand on rencontre un 45 pieds dans une courbe, on se le partage la route.

LA PRÉSIDENTE :

2555 Oui. Concernant le chemin Saint-Armand, quand on parle du camionnage qui l'utilise, est-ce qu'il y a beaucoup d'entreprises qui font du camionnage ou c'est quelques-uns ou c'est une? Parce qu'il y a...

Mme PERLE ST-JEAN :

2560 Il y a la scierie.

LA PRÉSIDENTE :

On a vu une scierie.

Mme PERLE ST-JEAN :

2565

Oui. Puis il y a du transport de grain, j'imagine, puis tout ça. C'est sûr que, oui, ils doivent utiliser ce chemin-là. Parce que présentement, bien, les autres possibilités, je pense que les chemins ne sont même pas mieux finalement. Ça fait qu'il faudrait qu'il y ait de l'amélioration de ce côté-là. Si on voulait dévier, admettons, la circulation, il faudrait qu'il y ait des routes améliorées.

2570

LA PRÉSIDENTE :

Il faudrait peut-être que la municipalité, avec le propriétaire de la scierie, examine cette question-là pour voir quelle serait la solution la plus avantageuse?

2575

Mme PERLE ST-JEAN :

Oui. Mais je pense que là aussi, il y a peut-être un conflit d'intérêt. Par rapport à ce qu'on disait, il ne voudrait pas se faire enlever l'accès avec son camion au chemin Saint-Armand. Tu sais, c'est...

2580

Est-ce qu'ils enlèveraient complètement l'accès aux gros camions s'ils faisaient une nouvelle route? Là, je ne sais pas comment ça fonctionne dans les lois. C'est sûr que de séparer le trafic du bois, admettons de dire: *Bon, bien, pour la scierie, le bois, ils seraient obligés de passer par là+, la pitoune, là, ce qu'ils appellent, parce que ça rentre et ça sort des États, puis ça va tout sur le chemin Saint-Armand, puis c'est vrai que ça prend pas mal de place.

2585

Ça fait que pour la sécurité, peut-être qu'il n'est pas arrivé encore de gros accidents, les gens sont quand même prudents, mais c'est sûr que quand on connaît le danger, on fait encore plus attention. C'est pour ça qu'il a été dit que les accidents étaient beaucoup aussi du côté des Américains. Parce que les gens, chez eux, c'est peut-être plus sécuritaire, ça fait qu'ils ne s'attendent pas à ce que, ici, ils soient obligés de marcher sur des talons hauts ou sur des oeufs, là. Bien, c'est une expression là.

2590

2595

LA PRÉSIDENTE :

Oui, ça va.

2600

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Avez-vous présenté votre proposition à la municipalité?

Mme PERLE ST-JEAN :

2605

Non. Le premier document que j'ai envoyé, je l'ai envoyé à la municipalité. Mais comme on m'a dit, ils n'étaient pas plus au courant que moi, supposément, tout ça. Ça fait que j'ai dit: *Bon, bien, je vais me débrouiller tout seule.+ Mais je n'ai pas été à la réunion de conseil non plus, mais j'étais là hier pour entendre ce que le maire avait dit.

2610

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui vous appuient dans votre démarche?

2615

Mme PERLE ST-JEAN :

Bien, mon ami, Marcel Normandin.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2620

Mais des voisins?

Mme PERLE ST-JEAN :

2625

Des voisins, non. Pour la plupart... disons que le commerce, qui est mon voisin direct, elle, elle fait juste attendre de savoir combien elle va recevoir d'argent pour son commerce quand elle va vendre.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2630

Avez-vous envisagé une proposition à partir d'une diminution de l'emprise, de la proposition de la route 35?

Mme PERLE ST-JEAN :

2635

Une diminution de l'emprise?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2640

Oui.

Mme PERLE ST-JEAN :

2645

C'est parce que ça ferait quand même pas mal d'ouvrage, je trouve. Puis une diminution de l'emprise, c'est parce qu'on va être collés sur l'autoroute, là. La voie de service

serait collée dessus. Ça fait que je ne vois pas l'amélioration, surtout quand je regarde les gens se promener beaucoup là. Il y a un accotement, c'est large présentement, là. Ça fait que les gens, ils peuvent faire du bicycle, ils peuvent se promener à pied, tout ça. Il y en aurait plus.

2650 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Pas l'emprise, excusez. C'est le terre-plein que je voulais dire, excusez, le terre-plein, oui, au centre.

2655 **Mme PERLE ST-JEAN :**

Réduire le terre-plein?

2660 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui, dans le centre.

Mme PERLE ST-JEAN :

2665 Peut-être, mais je trouve que ce serait peut-être bien des travaux. Puis comme je te dis, moi, je ne vois pas la grosse amélioration. Je ne sais pas le prix que ça coûterait pour faire, admettons, ces trois genres de travaux là, là.

2670 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Dans votre proposition, est-ce que vous avez envisagé la bretelle dont il est question?

Mme PERLE ST-JEAN :

2675 Oui.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui? Elle est située à la même place?

2680

Mme PERLE ST-JEAN :

La bretelle?

2685 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

La petite bretelle par le chemin Saint-Armand à partir de l'autoroute 35?

Mme PERLE ST-JEAN :

2690

Pour monter dans le chemin Saint-Armand?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2695

Oui.

Mme PERLE ST-JEAN :

2700

Moi, ça change pas grand-chose à mon décor là. Puis je me demande à qui appartiennent ces terrains-là. Elles appartiennent-tu déjà au ministère ces terres-là?

Ce que tu me parles, c'est ça ici là? C'est ça? C'est ça la petite bretelle que tu me parles? Ça fait que ces terres-là, elles appartiennent à qui, là, je le sais pas. Montgomery?

2705

M. BERNARD McCANN :

Elle ne nous appartient pas. Elle appartient à monsieur Sandy Montgomery.

Mme PERLE ST-JEAN :

2710

O.K. Parce que je pensais que ça appartenait peut-être au sanctuaire d'oiseaux aussi en même temps.

LA PRÉSIDENTE :

2715

C'est la même chose.

Mme PERLE ST-JEAN :

2720

C'est la même chose?

LA PRÉSIDENTE :

2725

C'est que le sanctuaire appartient à monsieur Montgomery.

Mme PERLE ST-JEAN :

2730

Donc, à partir de là, moi, en tout cas, je me dis justement si ça leur appartient, ils ont en plus une place où est-ce qu'ils pourraient faire leur stationnement ou leur centre touristique ou quoi que ce soit, là. Du fait, en plus que ça leur appartienne, bien, ils peuvent toujours en utiliser comme ils veulent. Ça nuirait pas. C'est sûr que...

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. Merci beaucoup pour votre témoignage.

2735

Vous avez quelque chose à ajouter, monsieur? Peut-être vous nommer.

M. MARCEL NORMANDIN :

2740

Marcel Normandin, le conjoint à Perle St-Jean.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2745

M. MARCEL NORMANDIN :

Disons que si l'autoroute, plus qu'elle va être poussée vers l'est, moins d'impact de bruit par rapport aux deux rues qu'il y a là, la Falaise puis Stanley Drive. Ça fait que le bruit de fond est moins important si elle est poussée.

2750

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Puis votre municipalité aussi a souligné hier qu'ils souhaitaient que l'emprise soit plus vers l'est. Merci beaucoup.

2755

M. MARCEL NORMANDIN :

Merci.

2760

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons madame Rita Zimmerman et monsieur Mathias Pertschy.

2765

M. MATHIAS PERTSCHY :

Bonjour, madame la présidente, madame Bigué!

2770

Nous exploitons une entreprise agricole tout près de l'échangeur de Saint-Sébastien et c'est pour cette raison que nous sommes directement affectés par ce projet. Ce projet va nous enlever plus ou moins 15 hectares de terrains agricoles, en plus d'environ 7 hectares de terrains boisés.

Avec trois fils qui aspirent à l'agriculture, nous souhaitons que le ministère des

2775 Transports, pour un échangeur de type de bretelle, qui va diminuer quelque peu l'impact sur notre entreprise en utilisant la moindre superficie de terres agricoles. Nous espérons aussi que le ministère de l'Environnement du Québec et les municipalités permettront le défrichement aux agriculteurs touchés par ce projet pour essayer de récupérer les superficies consacrées au projet de l'autoroute 35.

2780 Nous souhaitons aussi que le ministère des Transports du Québec soit demandé de faire des efforts pour conserver le plus de terrains agricoles dans ses projets, que seulement quelques pour cent de la superficie totale du Québec étant propice à l'agriculture. Et remplacer ces superficies dans notre région est presque impossible.

2785 Et deuxièmement, nous souhaitons aussi que le ministère des Transports soit tenu à compléter dans les délais présentés par eux et non abandonner après une phase ou deux, car un éléphant blanc dans notre région, nous n'en avons vraiment pas besoin.

2790 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, il y a la proposition du ministère qu'on voit là ?

M. MATHIAS PERTSCHY :

2795 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2800 Puis il y a une proposition qui a été faite par des citoyens en première partie d'audience publique, cette option-là.

M. MATHIAS PERTSCHY :

2805 Oui. C'est ce que nous autres, on favoriserait beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Votre municipalité vous appuie dans cette démarche-là aussi?

2810 **M. MATHIAS PERTSCHY :**

Ça a de l'air à ça.

2815 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous, vous êtes situé où?

M. MATHIAS PERTSCHY :

2820 La terre qu'on exploite, ici. Puis on a le carré de terrain ici, en plus d'autres ailleurs, mais c'est celui que ça nous touche.

LA PRÉSIDENTE :

2825 Alors, cette approche-là, pour vous, vous trouvez que ce serait...

M. MATHIAS PERTSCHY :

2830 Bien, il faut faire des sacrifices, puis la meilleure des choses pour nous, ce serait s'ils feraient l'autoroute chez le voisin. Mais ça, éventuellement il faut toujours le faire à quelque part. Et c'est un bien pour un mal. Mais ça, ce serait le compromis le plus acceptable.

LA PRÉSIDENTE :

2835 Merci pour votre témoignage.

M. MATHIAS PERTSCHY :

2840 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2845 Merci. Nous invitons maintenant Groupe 35 FOIS NON, s'il vous plaît, monsieur Claude Benoît. Bienvenus!

M. CLAUDE BENOÎT :

2850 Bonjour, madame la présidente, madame Bigué. Je voudrais tout d'abord remercier la commission et les personnes-ressources qu'on a rencontrées depuis un mois. Je pense que ça a été très instructif de travailler avec vous.

Je vais demander à mon frère, Charles Benoît, de venir m'assister. Il est assez au courant du dossier. On a travaillé beaucoup relativement souvent ensemble dans ce projet-là.

2855 Le titre de notre mémoire, mon mémoire, c'est *Parachever l'autoroute 35 serait une erreur, notre région mérite mieux*. Si vous voulez, je vais en lire des extraits et faire des commentaires en même temps.

2860 Je suis agriculteur, agronome, administrateur de syndicat agricole, membre d'un groupe environnemental préoccupé d'enjeux sociaux, résidant du Québec et plus précisément

du secteur concerné directement par ce projet.

2865 J'habite, depuis une quinzaine d'années, au milieu de ce qui deviendrait l'échangeur Saint-Armand Sud si le parachèvement de l'autoroute 35 se réalisait. Je suis de Saint-Armand depuis toujours et je peux dire que j'ai une grande expérience de la 133.

2870 Je suis d'avis que si ce projet se concrétisait, il porterait atteinte inutile, dommageable, coûteuse et irrémédiable à notre territoire. Par contre, je suis convaincu que des alternatives existent et que c'est en investissant dans celles-ci que notre région et le Québec s'engageront dans un réel développement durable.

2875 Le ministère des Transports propose le parachèvement de l'autoroute 35. Je résume leurs motifs: améliorer la sécurité, la fluidité du transport Boston-Montréal et la qualité de vie des riverains de la 133.

Je vais passer sur ces trois items-là, une analyse qui montre que ça ne tient pas la route comme argument.

2880 Question sécurité, les données présentées indiquent que la 133 n'est pas significativement plus accidentée que les routes en milieu rural du Québec, en général. Cependant, certains secteurs ont une dangerosité très élevée: à Saint-Athanase, à Henryville, à Pike River et à Saint-Armand.

2885 Notons que plusieurs améliorations ont été apportées à ces endroits plus ou moins récemment et que certaines sont en chantier présentement. Près de chez moi, ils viennent de refaire les feux de signalisation.

2890 Notons aussi que si elle est construite, l'autoroute 35 sera aussi la scène de son lot d'accidents en raison particulièrement de la présence de plusieurs échangeurs. Selon le promoteur, il y avait une faiblesse au niveau de la sécurité. Nous ne croyons pas nous tromper en prétendant que la vitesse élevée qui y sera pratiquée entraînera des accidents aux conséquences graves.

2895 Si on revient à la 133, il y a eu plusieurs enquêtes du coroner. Dans un rapport, il est noté que la 133 s'en tire bien lors des enquêtes du coroner. Ainsi, dans le rapport 1999-2004, il y a trois enquêtes survenues suite à des accidents mortels sur cette route. Dans aucun cas, la route n'est mise en cause. Dans une de ces enquêtes, le coroner recommande une meilleure inspection des ambulances, la principale cause de cet accident ayant été l'usure avancée de trois pneus. Dans un autre cas, il recommande que les côtés des remorques devraient être plus visibles, ceci pouvant se faire par l'ajout de bandes réfléchissantes et de feux de position.

2900 Dans un troisième dossier, on affirme que l'accident aurait été la conséquence de la manoeuvre imprudente d'une automobiliste distraite. Le coroner ajoute cette phrase que le

2905 promoteur utilise pour justifier le parachèvement de l'autoroute 35: *Dans la très grande majorité des accidents avec décès survenus sur la 133 depuis quelques années, on note que les usagers de cette route auraient probablement utilisé une route alternative comme l'autoroute 35 si elle avait été disponible.+

2910 Dans aucun cas, le coroner ne juge que la route est responsable de ces accidents.

2915 Ceci fait contraste avec au moins quatre accidents survenus sur d'autres routes de la région où le coroner recommande au MTQ d'apporter des améliorations à la route. Il faut cependant reconnaître que dans la plupart de ces accidents, la cause principale était indépendante de l'état de la route, comme la vitesse excessive ou l'omission d'effectuer l'arrêt obligatoire. C'était plutôt une cause secondaire, un argument de plus à l'accident.

2920 Si on prend le deuxième argument du ministère des Transports d'améliorer le corridor Montréal-Boston, pour ce qui est de cet axe, celui-ci ne semble pas si mal desservi présentement par le réseau des autoroutes 10, 55, 91 et 93, soit un périple d'environ 500 kilomètres. Le réseau passant par la 10, la 35 parachevée, la 89 et la 93 ne permettrait de retrancher qu'une vingtaine de kilomètres sur 500 kilomètres. On considère que ce n'est pas vraiment un retrait significatif. Par ailleurs, ni la 55 ni la 133 actuelle ne semble être très achalandée. Même qu'à la frontière, la circulation est semblable, de l'ordre de 4 000 véhicules par jour à Saint-Armand comme à Rock Island.

2925 Les camionneurs rencontrés nous disent sans hésitation que pour le transport Montréal-Boston, la 55 est la voie normale. Ils ajoutent cependant qu'il n'y a pas là un besoin de transport très important. Pour eux, la majorité de leurs déplacements empruntent la 15 et la 401 au Canada, la 87 et la 81 dans l'État de New York aux États-Unis. Ces propos concordent avec la présentation du ministère des Transports, où nous remarquons que l'axe 10, 55, 91 et 93 n'est pas très achalandé et où l'essentiel des échanges met en cause Sherbrooke et le nord du Vermont.

2935 De même, l'axe 133-89 sert essentiellement à la circulation régionale et au commerce avec la partie du Vermont autour de Burlington et au nord de Burlington. Le commerce est bien structuré, Montréal et la Montérégie étant les deux principales régions exportatrices en Nouvelle-Angleterre. Cependant, rien d'indique qu'il y a autour de Burlington un potentiel d'accroissement important de commerce pour le Québec. La situation est relativement stable. Rien de comparable avec ce qui se passe avec l'État de New York où le commerce est plusieurs fois plus important, ou avec la Chine où l'accroissement est soutenu. Aussi, les échanges avec la région de Burlington, et même avec le Vermont Ouest dont la population, le Vermont total de la population est de moins de 1 million d'habitants, ne justifient pas la construction de cette route.

2945 On en vient à la conclusion que l'autoroute aurait surtout une vocation régionale, la région de Burlington, et locale, donc desservir entre la frontière et Saint-Jean-sur-Richelieu.

2950 Le promoteur reconnaît cette situation. À quelques occasions, lors de la période de questions, monsieur Caron a signalé que l'autoroute 55 semblait répondre aux besoins de commerce avec la Nouvelle-Angleterre, à l'exception de la région de Burlington, et qu'après le parachèvement de l'autoroute 35, la première serait moins utilisée. Il a alors rajouté que l'on pouvait aussi justifier le parachèvement de l'autoroute 35 en réponse à la volonté de la population.

Il faut refuser cette justification. Dans un contexte de gestion des finances serré, on n'entreprend pas un projet de cette envergure sans analyse sérieuse.

2955 À mon avis, cette réponse serait acceptable en autant que l'on précise si cette demande correspond à un besoin réel, si l'on en donne le coût véritable et analyse ses conséquences et si l'on a envisagé quelles étaient les alternatives.

2960 Sommes-nous conscients des coûts annuels qu'entraînera la réalisation de ce projet? Ce qui est certain, c'est que l'entretien des routes existantes est de plus en plus coûteux.

2965 Par exemple, la Ville de Montréal, dans son dernier budget, budget qui est peut-être en suspens présentement, prévoit une taxe supplémentaire de .84 du 100 \$ d'évaluation pour l'entretien de ses rues. Dans quatre ans, le taux passera à 3,24. Il en coûtera donc de 16 \$ à 64 \$ supplémentaires au propriétaire d'un immeuble évalué à 200 000 \$ pour l'entretien du réseau existant à Montréal.

2970 Le coût annuel de ce projet serait de plusieurs millions, assez pour laisser songeurs les citoyens qui croient que les priorités du Québec devraient aller à la santé et à l'éducation. Si on demandait à chaque payeur de taxes de chaque municipalité du corridor desservi par le projet d'en défrayer le coût, je pense que la prétendue volonté de la population serait tout autre.

2975 Beaucoup, depuis lundi, ont parlé de la perte de terres agricoles. Je ne voudrais pas m'étendre plus que ça sur le sujet, mais pour moi, c'est important de dire que le territoire agricole a le dos large et chaque fois qu'un projet se présente, pour le bien commun, on empiète sur celui-ci. Presque toujours les agriculteurs coopèrent, je pense qu'on le voit encore cette fois-là, ils cherchent à coopérer, souhaitant ainsi minimiser l'impact sur le territoire agricole tout en rendant service à la collectivité dans laquelle ils sont intégrés. Je pense que c'est leur manquer totalement de respect, c'est refuser de reconnaître leur apport si positif de notre région que de vouloir massacrer le territoire agricole pour un projet non justifié.

2985 Combien d'hectares de terres en culture seront retirés définitivement par ce projet? Personne nous l'a dit et la réponse n'est pas simple. Mais ce qui est certain, c'est que ce sera plus que les 220 ou 240 hectares que l'emprise de l'autoroute, de ses échangeurs et de ses voies d'accès utiliseront.

L'observation démontre que les autoroutes entraînent un développement important à

2990 leurs périphéries. Quel est l'impact prévisible du parachèvement de la 35 avec ses cinq échangeurs sur les commerces? Agrandissement ou nouveaux centres de transbordement de camions, centre de courtage, stations-services, restaurants, centres d'achats.

2995 On a vu, lundi, qu'il y avait déjà un projet d'agrandissement du parc industriel à Saint-Jean. Je pense que c'est un exemple de... personne nous dit quelle superficie vraiment va y passer, mais quand on va dans des dossiers face à la Commission de protection du territoire agricole, qu'on a affaire à un projet de chemin, continuellement c'est la première préoccupation: ce chemin-là, en plus de son emprise, qu'est-ce qu'il va générer comme demande de dézonage par la suite.

3000 Je pense qu'il faut aussi penser aux parcelles enclavées ou devenues trop petites, difficilement accessibles, en particulier à Saint-Armand, où ce n'est pas des grandes terres qu'on a mais c'est à l'échelle des cultures qui se font à Saint-Armand, des fermes de Saint-Armand, des parcelles qui risquent de ne plus avoir beaucoup d'intérêt agricole.

3005 On peut noter, par contre, il existe aussi une possibilité pour les agriculteurs dont les superficies en culture seront réduites de compenser en déboisant de nouvelles terres.

Je ne voudrais pas m'étendre énormément sur la perte de forêts, mais d'autres l'ont fait mieux que moi, mais je pense que c'est important d'y penser.

3010 Par exemple, dans la MRC du Haut-Richelieu, qu'est-ce qui pourrait être perdu, c'est pratiquement 1 % de ce qu'il reste comme boisés.

3015 Dans la MRC de Brome-Missisquoi, les boisés pourraient être affectés de trois façons, soit par le projet de parc routier, soit par la possibilité de compensation permise par l'article 50.4 ou finalement par la menace de retourner le projet dans la plaine inondable de la rivière aux Brochets.

3020 Moi, je pense qu'il ne faut pas en arriver là. Il ne faut pas créer artificiellement une situation où s'opposent l'agriculture et l'environnement. Je pense plutôt que dans ce projet, la volonté de la Corporation de bassin versant de la Baie Missisquoi illustre que l'on préfère la coopération à l'affrontement.

3025 S'il s'agissait d'un cas de force majeure, il pourrait être justifié de tout faire pour obtenir un compromis au détriment de la logique et du bon sens et du sens commun. Je considère qu'il s'agit plutôt d'un cas évident où le principe de précaution doit s'appliquer. On ne peut mesurer quelles seront les conséquences d'aménager une autoroute en zone inondable. Et on considère que le coût pour la société de la faire passer au coeur d'une belle plaine agricole est trop élevé. Le seul compromis acceptable, c'est de ne pas faire cette autoroute.

3030 Je pense qu'il y a d'autres éléments qui méritent réflexion. Par exemple, tout ce qui

3035 touche le Protocole de Kyoto. On prétend qu'en 2021, le parc automobile s'étant renouvelé, les nouveaux véhicules étant moins polluants, l'effet net du projet sera une diminution de la pollution atmosphérique. Quand on a eu cette discussion-là, moi, j'ai eu vraiment de la misère à suivre, mais je pense que c'était indiqué dans l'étude d'impact du ministère de l'Environnement qui prévoyait une diminution de la pollution atmosphérique.

3040 Le promoteur demande presque de faire un acte de foi. Pourtant, les vitesses plus grandes sur les autoroutes seront la cause d'un plus grand dégagement de gaz. Aussi, le promoteur ne semble pas s'inquiéter des bouchons de circulation qui ne pourront que s'amplifier au nord de Saint-Jean, à la jonction des autoroutes 35 et 10, et dans la région de Montréal. Ces véhicules supplémentaires, prétendument non polluants, dans les embouteillages ne seront quand même pas des capteurs de CO₂.

3045 Il me semble qu'en raison de Kyoto, il faut des résultats certains. Développer les transports en commun, transporter les marchandises par train ou par pipeline, favoriser les télécommunications, voilà un exemple des alternatives à la construction de l'autoroute 35 qui résulteront en une réduction réelle des gaz à effet de serre.

3050 Je me suis posé aussi, et c'est une question qu'on a posée durant les audiences, s'il existait une vue d'ensemble des transports en Montérégie Est.

3055 Un commerçant de grain, dont la famille à Saint-Alexandre est dans le transport depuis aussi longtemps que je me souviens, me fit la remarque suivante: *C'est ridicule de construire cette autoroute. Il y a suffisamment de routes pour aller à Montréal. L'an dernier, j'ai envoyé plus de 600 wagons de grain à un coût 3 fois moindre que celui du camionnage. Je charge le train à Bedford, à Saint-Pie, à Coaticook et passe au Vermont par la voie près de Rock Island. Moi, ça me désole de voir les pistes cyclables déloger les voies ferrées.+ C'est une des personnes que j'ai rencontrées.

3060 Dans les autres personnes que j'ai rencontrées, en contradiction avec l'affirmation du promoteur que la population en général voulait cette autoroute, il est important de réaliser que de la vingtaine de personnes que j'ai rencontrées à ce sujet, seul un camionneur, un rentier et un agriculteur pensent que le parachèvement de l'autoroute 35 serait positif: le camionneur pour une question d'efficacité; le rentier y voyant une façon de décongestionner les douanes; l'agriculteur de Saint-Sébastien se dit personnellement contre le projet qui ampute sa terre, mais pense qu'Iberville en aurait des retombées positives. Il me donna en exemple le développement de l'Ange-Gardien située sur une sortie de la 10.

3070 Les autres n'en voient pas la nécessité ou considèrent que c'est un projet inacceptable. Ceux qui sont plus près d'Iberville considèrent que la 133 est acceptable. À Sabrevois, on trouve la circulation peu importante, sauf le dimanche en fin d'après-midi. Les gens de Henryville trouvent dommage que l'on pense à construire des routes, alors que Bombardier exporte ses trains partout ailleurs sur la planète.

3075 Les habitants de Pike River suggèrent, pour rendre la 133 plus sécuritaire, d'indiquer par un système de lumières lorsque la voie du centre est permise ou ne l'est pas. À Saint-Armand, une agricultrice, qui a aussi une entreprise de transport, ne pouvait pas dire si ce projet avait du sens pour la population en général et le camionnage, mais est convaincue que ce serait mauvais pour l'agriculture.

3080 Mais c'est vraiment la réaction survoltée de mes voisins de Saint-Armand qui m'a le plus motivé à demander des audiences publiques pour arrêter ce projet qu'ils voient comme inutile, gaspilleur, déstructurant. Cet extrait de courriel de l'un d'eux illustre de façon relativement posée leur état d'esprit:

3085 *Le prolongement de la 35 m'inquiète à plusieurs égards: environnement, agriculture, bruit, survie des villages sur le parcours de la 133. J'ai un peu perdu le goût des réunions, mais bref, je sens que l'on sacrifie encore un peu de tout pour des avantages bien futiles; on va sauver X minutes pour se rendre à.*

3090 J'ai trouvé important dans mon mémoire aussi de parler de la Route Verte. J'ai téléphoné à un responsable du dossier à Vélo Québec, Marc Jolicoeur, qui m'a informé qu'un projet de lien cyclable avec le Québec était développé à partir de Burlington. Il emprunterait les îles du lac Champlain. Monsieur Jolicoeur m'a mentionné que les gens du Vermont leur demandait de poursuivre cette piste du côté québécois en utilisant l'emprise d'une voie ferrée désaffectée.

3095 Par ailleurs, à au moins deux occasions, monsieur Caron a mentionné que suite au parachèvement de l'autoroute 35, une piste cyclable pourrait emprunter la 133. Je pense qu'il faut s'inscrire en faux contre cette tentation, contre ces deux choses mentionnées. La tentation d'utiliser les emprises ferroviaires pour développer le réseau cyclable est simpliste. Par contre, penser que la cohabitation cyclisme...

3100 **LA PRÉSIDENTE :**

3105 Je vais vous demander de conclure, parce que votre temps est dépassé, peut-être y aller sur votre...

M. CLAUDE BENOÎT :

3110 Je pourrais y aller sur mes recommandations.

LA PRÉSIDENTE :

Sur ce que vous recommandez globalement.

3115 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Conclusion, recommandations?

3120 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais simple, parce qu'on l'a déjà tout lu.

3125 **M. CLAUDE BENOÎT :**

Je vais commencer par mes recommandations.

3130 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3135 **M. CLAUDE BENOÎT :**

C'est le coeur de mon mémoire.

3140 Je suggère à la commission de recommander au gouvernement du Québec de mettre fin immédiatement à toute dépense directe ou indirecte dans le projet; de former un comité réduit de quelques personnes, incluant des spécialistes du ministère des Transports, des universitaires et des citoyens concernés avec comme mandat d'étudier des alternatives à ce projet et surtout de recommander au gouvernement ce qu'il devrait advenir des terrains expropriés, dans le but que la rétrocession se fasse rapidement plutôt qu'on reste encore 30, 40 ans avec des terrains expropriés, que ça se règle.

3145 Que la rétrocession se fasse dans un esprit de développement durable avec en tête la philosophie du Vermont voulant que la superficie non développée laissée en production agricole est celle qui a l'impact le plus positif sur l'environnement.

3150 Comme le ministère des Transports justifiait le projet pour des questions de sécurité, au niveau de sécurité, il faut continuer l'entretien de la 133. Il faut réagir pour trouver la meilleure solution et la mettre en place rapidement dans les quatre zones dangereuses.

3155 À Saint-Armand, il me semble évident qu'on a mentionné à plusieurs reprises qu'une des causes d'accident était que les gens se pensaient sur une autoroute pour quelques kilomètres alors qu'ils étaient sur un boulevard. Moi, je pense qu'à Saint-Armand, il faut réduire la deux travées, et la rendre comme le reste de la 133, et possiblement de conserver le projet du MTQ d'encaisser la 133 vis-à-vis l'échangeur Saint-Armand Sud pour réduire les risques d'accident, et redonner aux deux côtés du village la cohésion et l'unité.

À Saint-Athanase, je conseille aussi de mieux contrôler l'urbanisation.

3160 Troisième proposition, comme la voie centrale est une voie de dépassement sur des sections du trajet alors qu'elle sert à tourner sur d'autres sections, il faudrait étudier sérieusement la possibilité d'avoir en continuité des feux de circulation indiquant ce qui est possible sur chaque section.

3165 Il faut réaliser qu'une piste cyclable sur une route qui demeurera une route de circulation mixte importante rapide doit être une solution de dernier ressort.

Il faut penser à reboiser le bord des routes. Cela réduira la poudrerie et la vitesse des automobilistes.

3170 Il faut surtout devancer les interventions susceptibles d'améliorer la sécurité contenue dans le plan des interventions projetées de 2006 à 2012 du MTQ.

3175 Au point de vue améliorer le transport, je pense que l'axe Montréal-Boston, la première chose qu'on dirait, comme il y a une possibilité d'autoroute, la 55 qui existe déjà, il faudrait que ce soit ce corridor-là qui serve principalement.

Faire en sorte aussi que la route la plus directe soit le plus souvent celle qui sera utilisée dans les déplacements en améliorant les routes adjacentes à la 133.

3180 Éviter le plus possible que des routes provinciales se retrouvent interdites au camionnage.

Étudier la possibilité de ceinturer les villages.

3185 Le point 9, c'est vraiment regroupé, c'est une recommandation qui se trouve dans le Plan de transport, de vraiment chaque fois qu'il y a des développements, que les développements soient regroupés de façon à ce qu'il y ait seulement une rue qui arrive sur la 133.

3190 Je pense aussi qu'il faut planifier l'installation du poste de contrôle routier intelligent de la SAAQ le plus possible à l'intérieur de l'emprise actuelle à même les terrains récupérés. Si on ferme le boulevard à 4 voies en route à 3 travées, on récupère de l'espace pour pouvoir mettre le poste routier dans l'emprise existante, en autant que possible.

3195 Recommande aux instances concernées d'étudier la possibilité de permettre le transit de marchandises à plus de postes frontières, ceci pouvant se faire, entre autres, en utilisant les télécommunications, technologies déjà utilisées pour l'entrée des marchandises et des personnes lors du transport maritime.

3200 Il y a plusieurs recommandations qui se répètent. Je pense que pour assurer la qualité de vie des citoyens concernés, il y a aussi s'assurer que l'urbanisation future se fasse en respectant l'esprit de la proposition du MTQ voulant que les périmètres d'urbanisation ne s'étendent pas le long de la 133 et que les développements se fassent le long de réseaux de rues hiérarchisées minimisant les accès directs sur la 133.

3205 Et je suggère à la commission de recommander au gouvernement du Québec de planifier et surtout favoriser la mise en place d'un réseau de transport et de communication polyvalent mettant à profit toutes les ressources disponibles.

Me laissez-vous deux minutes pour ma conclusion ou c'est les questions?

3210 **LA PRÉSIDENTE :**

Comme vous voulez, mais c'est parce que le temps coule.

3215 **M. CLAUDE BENOÎT :**

C'est vous qui êtes maître.

LA PRÉSIDENTE :

3220 On a lu complètement votre mémoire, deux fois même plutôt qu'une, comme tous les mémoires d'ailleurs qu'on a reçus.

3225 Finalement, on a une question pour vous, parce que vous l'avez présenté en détail. On aimerait bien savoir, bon, vous avez signé 35 FOIS NON, MERCI, qui est le comité? Vous représentez qui?

M. CLAUDE BENOÎT :

3230 Je pense que je me suis expliqué un petit peu dans les annexes du mémoire...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais vous dites...

3235 **M. CLAUDE BENOÎT :**

... à quelqu'un qui me posait un peu la même question.

LA PRÉSIDENTE :

3240 Mais un peu les gens qui...

M. CLAUDE BENOÎT :

3245 Présentement, qu'est-ce que je dis, c'est que j'ai parlé à la première personne. Donc, je suis le rédacteur du communiqué, qui s'est fait en consultant d'autres personnes. Toute l'énergie a passé vraiment dans la rédaction du communiqué. Présentement, je reçois des téléphones, des appuis de différentes personnes, mais on n'a pas de groupe structuré.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3250 Est-ce que ce sont des gens de Saint-Armand?

M. CLAUDE BENOÎT :

3255 C'est des gens de Sabrevois à Saint-Armand. J'ai un appui extérieur de Montréal. C'est vraiment très, très... on n'a fait aucun recrutement. C'est vraiment très, très mince.

M. CHARLES BENOÎT :

3260 Je pense que c'est un aspect dans les discussions jusqu'à maintenant qu'on a eues avec tous nos voisins, c'est que pour tout le monde, la 35 apparaît comme un peu quelque chose d'inévitable, un peu un *Act of God+ et contre lequel il ne viendrait pas à l'idée de dire: *Bien, ce n'est peut-être pas une bonne idée dans l'ensemble.+

3265 Et c'est ça qu'on voulait témoigner aujourd'hui, c'est que ce n'est pas vrai que la 35, c'est quelque chose d'inévitable et ce n'est pas vrai que c'est un *Act of God+. C'est une décision qu'on peut prendre et qu'on peut ne pas prendre aussi. Et nous, on pense que si on ne la prenait pas, bien, ce serait pas mal mieux pour l'ensemble de la communauté parce qu'on aurait plus qu'une seule route à organiser, qui serait la 133, et on aurait les moyens peut-être pour l'organiser
3270 comme du monde.

LA PRÉSIDENTE :

3275 D'accord. Alors, ce serait quoi l'organiser comme du monde?

M. CHARLES BENOÎT :

3280 Dans les recommandations, il y a effectivement les parties à Iberville que Claude a témoigné tantôt. Par exemple, le fait que les petites rues qui arrivent sur la 133 à Iberville. Tu as la partie directement chez nous où c'est un boulevard. Les gens se lancent sur le boulevard à pleine vitesse, passent à travers finalement le chemin Saint-Armand à pleine vitesse comme si c'était une autoroute, alors qu'à cet endroit-là, c'est un boulevard. Si ça redevenait une 3 voies, ça calmerait certains appétits. Bon, deux exemples rapidement qu'on peut faire comme ça.

3285 Planter des arbres d'un bout à l'autre pour qu'elle soit moins venteuse. Là, on va se retrouver avec deux routes extrêmement battues par les vents parce qu'elles sont à travers des vents dominants. Alors, tout l'hiver, la 133 est fatigante parce qu'elle est soumise à une poudrière intense. Donc, avec des haies brise-vent d'un bout à l'autre, on aurait une route qui serait beaucoup plus acceptable.

3290 Donc, là, si on met tous nos moyens dans la 35, bien, on va avoir une 35 battue par les vents et une 133 battue par les vents. Je ne suis pas sûr que le gain, en termes de confort et en termes d'agrément pour les gens qui vont y circuler, va être valable.

3295 C'est des exemples que le mémoire donne.

LA PRÉSIDENTE :

3300 Maintenant, il y en a aussi qui nous ont dit qu'il y avait des problèmes d'accotement. Vous avez entendu des témoignages dans ce sens-là, l'accotement de la 133, les dépassements qui se font.

M. CLAUDE BENOÎT :

3305 Moi, par les questions que j'ai posées aux premières audiences, j'avais une impression que la 133 était dangereuse. Mais depuis un mois, les témoignages que j'ai entendus allaient plus dans l'autre sens, qu'elle était relativement sécuritaire.

3310 Et je me pose même la question, parce que je suis agriculteur aussi, si ce n'est pas le genre de route, à la limite, idéale pour... le fait qu'il y ait 3 voies, possibilité de dépasser régulièrement, je me demande si ce n'est pas un type de route idéale, sans plus.

LA PRÉSIDENTE :

3315 Une dernière question. Vous nous dites: *Bon, bien, ce n'est pas intéressant de mettre une piste cyclable dans ces zones-là+, mais vous la mettriez où la Route Verte à ce moment-là? Elle serait située à quel endroit?

M. CLAUDE BENOÎT :

3320 Moi, la remarque que je fais, puis je l'ai faite à la période de questions, on parle de piste cyclable nord-sud, on parle d'autoroute nord-sud, on parle de TGV nord-sud et il y a un corridor exproprié depuis 35 ans. Je pense que l'autoroute ne doit pas se faire et je pense que des gens devraient se poser la question. Je pense que la rétrocession aux cultivateurs devrait se faire très rapidement, mais quelqu'un de plus qualifié que moi pourrait se poser la question avant si ce corridor-là serait approprié pour une des deux autres alternatives.

3325

Je suis mal placé pour... comme je ne connais pas vraiment ni un ni l'autre des projets, je le faisais pas dans le but de le défendre.

LA PRÉSIDENTE :

3330

D'accord. Merci beaucoup pour votre témoignage.

M. CLAUDE BENOÎT :

3335

J'avais une question à poser au sujet du droit de réplique.

LA PRÉSIDENTE :

3340

Oui, de rectification ?

M. CLAUDE BENOÎT :

De rectification.

3345

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. CLAUDE BENOÎT :

3350

Rectification de quelque chose qui se serait passé lundi, est-ce que c'est possible de faire juste un petit commentaire?

LA PRÉSIDENTE :

3355

Oui, mais il faut que vous vous inscriviez pour le droit de rectification.

M. CLAUDE BENOÎT :

3360

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3365

Merci. Alors, justement on va réexpliquer le droit de rectification. Pour les gens qui veulent rectifier des faits, même on les invite à le faire, ça nous aide, nous, la commission, vous pouvez le faire ce soir, mais vous pouvez aussi le faire par écrit dans les semaines qui vont suivre, disons jusqu'à la mi-janvier au plus tard, mais le plus tôt sera le mieux.

3370 Ça termine pour les gens qui s'étaient préinscrits avec des mémoires. Maintenant, il y a deux personnes qui se sont inscrites pour intervenir très brièvement, monsieur Pol Petit et monsieur Martin Bellefroid.

3375 Le registre est maintenant fermé en ce qui concerne les présentations de vos opinions. Le registre demeure ouvert pour les rectifications. Alors, il y a une personne inscrite au registre pour les rectifications. Rebonsoir.

M. POL PETIT :

Bonsoir, madame. Martin va commencer.

3380 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. MARTIN BELLEFROID :

3385 Nous, on avait des interrogations qui touchaient surtout l'UPA, pour cette intervention-ci, par rapport à l'accès, si jamais le tracé rouge était choisi, où est-ce que pourraient se faire les chemins d'accès pour aller accéder à la partie qui serait enclavée et puis s'il y a eu des démarches déjà d'entreprises avec les producteurs.

3390 J'ai vérifié avec deux, puis ils n'ont pas eu de démarches du tout. Eux, ils disent: *On est bien d'accord à vouloir cultiver l'autre côté de l'emprise, mais s'ils nous prennent plus de terrains pour se rendre que ce qu'on va cultiver l'autre côté, on ne veut pas rien savoir que ça passe chez nous.+ Ça fait qu'avant de penser qu'ils vont aller passer sous le pont actuel, il faudrait peut-être que les démarches soient prises avec les personnes voir si elles sont intéressées. Parce que s'ils se font exproprier pour ça en plus, ils ne gagnent rien.

3400 Ensuite, la deuxième chose, la vente des terres enclavées et cultivables. Elles devraient être revendues, d'après nous, en premier à des producteurs voisins, qui auraient déjà été expropriés ou non.

3405 Aussi, on aimerait ça qu'il y ait une attention particulière qui soit apportée si le tracé dans la zone inondable est revendu à des organismes verts, quels qu'ils soient, pour pas qu'il y ait des contraintes additionnelles à l'agriculture. Parce qu'on sait que des fois, ils pourraient essayer de limiter les activités qu'on fait dans la zone agricole parce qu'on est trop près de leurs zones protégées. On ne voudrait pas que ça devienne des immeubles protégés.

3410 Notre autre intervention se situerait quand les travaux et les plans auront été déposés, on aimerait ça qu'il y ait une personne responsable et qualifiée pour juger, commenter et inspecter les plans et travaux en zone agricole. Cette personne serait payée, comme dans

d'autres dossiers, par le maître d'oeuvre des travaux.

3415 On a déjà eu des interventions semblables dans les travaux avec Trans-Canada PipeLine et Hydro-Québec, ils nous paient une personne qui est qualifiée pour inspecter et s'assurer que les travaux qu'ils font sont conformes aux plans et qu'il n'y a pas de problème pour la zone agricole et environnante. Ce serait un peu comme un genre d'ombudsman.

Je pense que ça touchait ce que j'avais, moi.

3420 **M. POL PETIT :**

Ça terminait notre intervention.

3425 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. POL PETIT :

3430 Moi, j'étais juste là pour le surveiller.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

3435

Alors, on en est au droit de rectification. Il y a une personne inscrite au registre pour rectification. Monsieur Bernard Caron.

M. BERNARD CARON :

3440

Rebonjour. J'ai un seul point sur lequel je voudrais faire le commentaire. On a utilisé à plusieurs occasions une photo aérienne avec une voie de déviation à Pike River ou à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. J'aimerais simplement citer ce qu'on disait dans le document concernant ce tracé-là.

3445

Il va de soi que ce tracé n'est montré qu'à titre indicatif sur une base évidemment très préliminaire. Une étude d'opportunité requérant plusieurs champs d'expertise et étalée sur plusieurs mois de travail est généralement requise à cette fin. Aucune évaluation des impacts sur les terres agricoles à acquérir, sur les bâtiments expropriés et sur les impacts environnementaux n'a été faite.

3450

Donc, c'est une ligne sur un plan. C'est un projet que l'on estime très grossièrement à 16 M\$. Donc, il faut faire attention en analysant un tel tracé, c'est très, très, très préliminaire.

LA PRÉSIDENTE :

3455

Merci. La dernière personne inscrite, monsieur Martin Bellefroid, s'il vous plaît, pour rectification.

M. MARTIN BELLEFROID :

3460

Je vais faire ça aussi vite que tantôt.

3465

Dans les divers projets qui ont été présentés, madame D'Auteuil a présenté un projet où est-ce qu'elle suggérait de faire passer les camions par le chemin Saint-Armand... au lieu du chemin Saint-Armand, dans le chemin Morgan et Saint-Henri. Ces chemins-là sont la propriété et sont à la charge des municipalités.

3470

Avant de faire des recommandations comme ça ou si on les fait, il faudrait que s'ensuive une prise en charge par le MTQ. Parce que nous autres, on ne veut pas les entretenir, comme je vous ai dit l'autre fois, s'il y a du trafic lourd qui passe en plus, surtout si ça devient la seule voie qui est recommandée pour éviter le chemin Saint-Armand.

3475

Par rapport aux pistes cyclables, un peu comme monsieur Benoît disait, la piste cyclable sur la 133, je peux penser que ça en prend quelque part, je ne suis pas sûr que la 133 va être assez calme pour pouvoir avoir une piste cyclable en toute sécurité, parce qu'il va toujours rester beaucoup de camions qui viennent à Bedford, aux carrières et chez Omya à Saint-Armand par le chemin Morgan. Ces camions-là, il y en a beaucoup qui vont aux États-Unis et à Montréal. Ça fait que ça va toujours rester une route très achalandée.

3480

Et puis peut-être ma dernière intervention. De ce temps-ci, je travaille à contrat pour l'Agence du service frontalier, puis j'ai souvent affaire à aller à la douane de Saint-Armand. Depuis plusieurs semaines, je vois souvent des camions qui se stationnent le long de la route 133 parce que les camionneurs sont fatigués. Les normes aux États-Unis de conduite sont plus courtes qu'au Canada. Ça fait qu'ils se dépêchent de traverser la frontière, puis ils cherchent un endroit pour dormir OPC quand ils ont traversé. Ça fait qu'ils vont se coller sur le bord puis faire un somme. Ça fait que, d'après moi, ce serait important que s'il y a une halte routière, qu'elle soit le plus tôt possible près de la frontière pour des raisons de sécurité.

3485

Je vous remercie.

3490

LA PRÉSIDENTE :

3495

Alors, le registre est fermé. Puis en terminant, on voudrait, au nom de la commission et l'équipe, remercier tout le monde qui ont participé à l'audience publique. Vraiment, ça s'est fait avec beaucoup de respect mutuel, puis c'est tout à votre honneur. Merci beaucoup. On va

continuer à travailler. Vous nous avez donné beaucoup de travail avec vos mémoires et vos interventions. Alors, merci.

3500 Merci aussi au promoteur pour avoir répondu très rapidement aux questions de la commission et du public. Encore merci, félicitations.

* * * * *

3505 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.

3510 Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.