

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 221

Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine

Rapport d'enquête et d'audience publique

Mars 2006

Québec 

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.



Québec, le 14 mars 2006

Monsieur Claude Béchard
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine.

Ce mandat, qui s'est déroulé du 14 novembre 2005 au 14 mars 2006, était sous la responsabilité de M^{me} Claudette Journault, secondée par M^{me} Lucie Bigué. Ces membres du Bureau agissaient à titre de commissaires.

La commission conclut que le parachèvement de l'autoroute 35 n'est justifié que sur une partie de son parcours entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, particulièrement en raison des débits de circulation actuels et projetés. Elle estime qu'aucune des variantes examinées pour le segment entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand n'est acceptable, tant sur le plan de l'économie que de la protection du milieu biophysique et du milieu agricole. Elle propose que soit évaluée, en priorité et avec les collectivités touchées, la possibilité d'améliorer de façon substantielle la route 133 dans ce secteur plutôt que de construire un segment autoroutier. Elle invite le ministère des Transports à minimiser l'atteinte à la zone agricole et au milieu biophysique et propose plusieurs modifications au projet dans le but de le bonifier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

William J. Cosgrove



Québec, le 8 mars 2006

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine.

Au terme de son mandat, la commission conclut que le parachèvement de l'autoroute 35 n'est justifié que sur une partie de son parcours entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, particulièrement en raison des débits de circulation actuels et projetés.

La commission invite aussi le ministère des Transports à réduire l'atteinte à la zone agricole et au milieu biophysique ainsi qu'à mettre en place des mesures d'atténuation et de compensation environnementale jumelées à un suivi rigoureux et transparent.

Enfin, la commission souligne qu'il est primordial qu'une politique pour la préservation des milieux humides soit adoptée rapidement au Québec.

Au nom des membres de la commission, je tiens à souligner la grande collaboration de l'ensemble des participants à l'audience publique. Je désire également exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe qui ont accompagné la commission au cours des travaux pour leur enthousiasme et leur empressement continu à servir le public.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente de la commission,

Claudette Journault

Table des matières

Les avis et les constats	xi
Introduction	1
Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants	7
Les besoins en infrastructures autoroutières	7
Un projet attendu par certains	7
Un projet non justifié pour d'autres	8
Un milieu d'insertion sensible.....	10
Un milieu agricole productif, mais vulnérable	10
Un milieu écologique riche et menacé	13
Le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre	14
Le segment entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien	15
L'échangeur de Saint-Alexandre	15
L'échangeur de Saint-Sébastien	16
Le segment à la hauteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River	18
Un segment contesté	18
Un tronçon à risques	19
Une solution de rechange à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.....	20
Le segment entre le nord de Saint-Armand et la frontière	21
La conception du segment	21
Le poste de contrôle et le parc routier	22
Des propositions complémentaires	23
La qualité de vie et l'acceptation sociale.....	24
Chapitre 2 La raison d'être du projet au regard du milieu d'insertion	27
Le contexte	27
Le portrait de la Montérégie	28
Les orientations régionales	30
La raison d'être du projet	34

Les orientations gouvernementales en matière de transport	35
L'importance de la route 133 comme corridor de commerce	37
Les débits actuels et projetés	37
La sécurité	41
La qualité de vie	46
Les enjeux globaux liés au milieu d'insertion	47
L'agriculture	47
Le milieu naturel	52
En résumé	62
Chapitre 3 Le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre	67
La proposition du ministère des Transports	67
Les enjeux locaux	67
Chapitre 4 Le segment entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien	73
L'échangeur de Saint-Alexandre	73
La description des variantes de configuration	73
Les enjeux locaux	74
L'échangeur de Saint-Sébastien	80
La description de la configuration proposée par le ministère des Transports	80
Les enjeux locaux	80
Chapitre 5 Le segment entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand, incluant Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River	85
La description des variantes de tracé	85
Les enjeux locaux	86
Le milieu agricole	89
Le milieu biophysique	90
La protection de la plaine inondable	94
La qualité de vie, la sécurité routière et l'économie locale	96
Chapitre 6 Le segment entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine	101
Le poste de contrôle et le parc routier	101
La proposition du ministère des Transports	101

Les enjeux locaux.....	102
L'échangeur de Saint-Armand (section sud).....	106
La proposition du ministère des Transports	106
Les enjeux locaux.....	106
Le segment allant vers la frontière	110
Les variantes de tracé	110
Les enjeux locaux.....	111
Conclusion	115
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	119
Annexe 2 La documentation	127
Bibliographie	145

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation du projet de parachèvement de l'autoroute 35	5
Figure 2	La configuration de l'échangeur de Saint-Jean-sur-Richelieu et son milieu d'insertion.....	69
Figure 3	La configuration de l'échangeur de Saint-Alexandre et son milieu d'insertion	75
Figure 4	La configuration de l'échangeur de Saint-Sébastien et son milieu d'insertion	83
Figure 5	Le segment entre Saint-Sébastien et le nord de Saint-Armand et son milieu d'insertion.....	87
Figure 6	Le secteur de Saint-Armand et son milieu d'insertion	103
Tableau 1	Structure industrielle selon l'emploi, 2004	29
Tableau 2	Les débits sur le parcours de la route 133, du nord au sud (actuels et projetés).....	39
Tableau 3	Les débits sur le parcours du parachèvement de l'autoroute 35, du nord au sud (actuels et projetés).....	39
Tableau 4	Détermination du niveau de congestion en fonction du DJMA/voie	41
Tableau 5	Indice de gravité et taux d'accidents sur la route 133 entre 1995 et 2001	43
Tableau 6	Superficies boisées dans le secteur du projet en 2002	54
Tableau 7	Comparaison des tracés proposés selon différentes considérations agricoles.....	89
Tableau 8	Impacts des variantes du projet sur le milieu biophysique dans le secteur de la rivière aux Brochets.....	93

Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

Le contexte

Le portrait de la Montérégie

Constat – La commission constate le dynamisme économique de la Montérégie. Elle note que la dispersion des principaux pôles d'activité sur le territoire et les exigences des industriels en matière de fiabilité et de flexibilité favorisent le camionnage comme principal mode de transport des marchandises. → p. 29

Les orientations régionales

Constat – La commission constate que la MRC du Haut-Richelieu et ses municipalités directement touchées par le projet, soit Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Alexandre et Saint-Sébastien, sont favorables au parachèvement de l'autoroute 35. → p. 32

Constat – La commission constate que la MRC de Brome-Missisquoi et ses municipalités directement touchées par le projet, soit Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand, ne placent pas en priorité le parachèvement de l'autoroute 35 dans leurs orientations en matière d'aménagement du territoire. → p. 34

Constat – La commission constate que le projet de parachèvement de l'autoroute 35 est inscrit comme prioritaire au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC du Haut-Richelieu. Cependant, ce projet ne semble pas faire partie de la stratégie de développement économique de la Montérégie et ne fait pas l'unanimité sur ce territoire compte tenu que la MRC de Brome-Missisquoi, sans s'y opposer formellement, émet des réserves en raison de ses impacts éventuels. → p. 34

La raison d'être du projet

Les orientations gouvernementales en matière de transport

Constat – La commission constate que le parachèvement de l'autoroute 35 n'a pas été jugé prioritaire par le ministère des Transports dans le document *Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations* (version 2001) et dans le *Plan stratégique 2005-2008*. → p. 37

L'importance de la route 133 comme corridor de commerce

Constat – La commission constate que le corridor routier de la route 133 est important pour le commerce extérieur du Québec, particulièrement pour la région immédiate de Saint-Jean-sur-Richelieu. → p. 37

Les débits actuels et projetés

Constat – La commission constate que le débit de circulation estimé pour l'année 2021 sur la portion de la route 133 traversant Saint-Jean-sur-Richelieu excéderait la norme du ministère des Transports pour une route nationale. Il s'agit du seul secteur où il est prévu que cette norme ne serait pas respectée. → p. 38

Constat – La commission constate que le débit de circulation estimé pour l'année 2021 sur l'autoroute 35 tend à diminuer du nord au sud. Par rapport au point de départ de l'autoroute projetée, le débit serait en effet réduit de plus de 40 % dès les premiers kilomètres et de plus des deux tiers avant Saint-Sébastien. → p. 38

Constat – La commission constate que le niveau de service de la route 133 est déficient à certains endroits et à certains moments de l'année. → p. 40

Constat – La commission constate que le débit de circulation estimé de l'autoroute projetée serait insuffisant à lui seul pour en justifier le parachèvement sur toute sa longueur. Cependant, la route 133 ne pourrait supporter à elle seule l'augmentation de débit estimée dans le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu pour 2021. → p. 41

La sécurité

Constat – La commission constate qu'à divers endroits entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, la route 133 ne correspond pas aux exigences de configuration qu'applique le ministère des Transports aux routes nationales à voies contiguës en milieu rural. → p. 42

Constat – La commission constate que la route 133 présente des facteurs de risque pour la sécurité des usagers en certains endroits mais que, dans son ensemble, il ne s'agit pas d'une route dangereuse selon les critères du ministère des Transports. → p. 43

Constat – La commission constate qu'il existe un conflit d'usages sur la route 133 de Saint-Jean-sur-Richelieu à la frontière américaine entre la circulation locale et celle de transit. De plus, la machinerie agricole de grande dimension y circule à basse vitesse. Le fait que les accotements soient déficients à plusieurs endroits amplifie les difficultés de coexistence. → p. 45

Avis 1 – La commission est d’avis que la sécurité des usagers de la route 133 pourrait être améliorée au moyen de panneaux de signalisation indiquant les zones où il est connu que les agriculteurs doivent traverser la route ou y circuler. La commission estime qu’informer les conducteurs qu’ils circulent en zone agricole et qu’un partage de la route est à envisager ne peut que les inciter à la prudence. → p. 45

La qualité de vie

Constat – La commission constate que des résidents riverains de la route 133 subissent un climat sonore fortement perturbé. Cependant, l’information fournie par le ministère des Transports ne permet pas d’évaluer l’importance des gains sur le plan de la qualité de vie pour ces résidents advenant le parachèvement de l’autoroute 35. → p. 47

Les enjeux globaux liés au milieu d’insertion

L’agriculture

Avis 2 – À la lumière des orientations gouvernementales en matière d’aménagement du territoire en zone agricole et compte tenu du potentiel agricole exceptionnel des sols de la Montérégie, la commission est d’avis qu’advenant le parachèvement de l’autoroute 35 les pertes de superficies cultivables devraient être limitées au maximum. → p. 49

Avis 3 – La commission est d’avis que le parachèvement de l’autoroute 35 pourrait avoir des répercussions importantes sur la capacité de certaines entreprises de production animale existantes à atteindre l’équilibre en phosphore des sols prévu pour 2010 en vertu du *Règlement sur les exploitations agricoles*. → p. 50

Avis 4 – La commission est d’avis qu’il importe que le ministère des Transports mette en œuvre une stratégie efficace pour contrer la prolifération du phragmite en bordure des terres, lequel cause des problèmes aux systèmes de drainage agricole. De plus, les plantations d’arbres et d’arbustes utilisés comme brise-vent en bordure de l’autoroute projetée devraient permettre le contrôle naturel des mauvaises herbes. → p. 51

Avis 5 – La commission est d’avis que, pour des raisons d’efficacité économique, le drainage agricole des terres qui seraient touchées par le parachèvement de l’autoroute 35 devrait être maintenu en état de fonctionner en tout temps de façon à ce qu’il n’y ait pas de perte de production. → p. 51

Avis 6 – Compte tenu que l’impact des sels de voirie sur l’agriculture est très peu documenté et que diverses études révèlent des effets nocifs sur certaines espèces végétales, la commission est d’avis qu’il importe que le ministère des Transports examine cette question avec attention, en collaboration avec le ministère de l’Agriculture, des Pêcheries et de l’Alimentation. → p. 52

Le milieu naturel

Constat – La commission constate que les orientations du gouvernement visant la protection du couvert forestier recommandent que des mesures de protection soient prises lorsque le couvert forestier se situe en deçà de 30 %. Or, la proportion de couvert forestier sur le territoire de quatre municipalités qui seraient touchées par le parachèvement de l'autoroute 35 se situe sous le seuil des 10 %. Il s'agit de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et des municipalités de Saint-Alexandre, Saint-Sébastien et Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. → p. 55

Avis 7 – La commission est d'avis qu'advenant le parachèvement de l'autoroute 35 il importe que le déboisement soit limité au maximum. De plus, le ministère des Transports devrait, à titre de mesure de compensation, contribuer à la protection de superficies forestières dans le secteur du projet dans une vision globale et à long terme. → p. 55

Avis 8 – La commission est d'avis qu'il est primordial qu'une politique pour la préservation des milieux humides soit adoptée rapidement par le Québec. D'ici là, les principes de la *Politique de conservation des terres humides* du gouvernement du Canada devraient guider l'action gouvernementale. → p. 56

Avis 9 – La commission est d'avis que toute perte de milieux humides attribuable au parachèvement de l'autoroute 35 devrait être compensée par le ministère des Transports par la restauration ou la protection de milieux humides existants afin de respecter le principe d'aucune perte nette. À cet égard, un protocole devrait être établi et un suivi devrait être effectué afin d'évaluer la performance des mesures mises en place. → p. 56

Avis 10 – La commission souligne que la conservation des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées est essentielle pour la préservation de la diversité biologique. Ainsi, elle est d'avis que des mesures particulières de protection et de contrôle propres à assurer des conditions de vie favorables aux espèces floristiques à statut précaire devraient être fixées dans l'éventualité où le parachèvement de l'autoroute 35 était autorisé. De plus, le ministère des Transports devrait élaborer, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, des mesures de compensation écologiques pour les pertes résiduelles, comme l'acquisition de milieux naturels ayant une grande valeur écologique, dans une optique de protection. → p. 58

Avis 11 – La commission est d'avis qu'il importe que le ministère des Transports applique des mesures adéquates pour limiter l'apport de sels de déglacage dans les milieux aquatiques et les milieux humides sensibles qui pourraient être touchés par le parachèvement de l'autoroute 35, dans une approche de prévention de la dégradation du milieu naturel sans toutefois compromettre la sécurité routière. → p. 60

Avis 12 – La commission est d'avis que le suivi de la teneur en chlore et en sodium dans la rivière aux Brochets, le ruisseau de la Barbotte et l'étang Streit devrait être réalisé sur une plus longue période que les deux ans prévus. Le suivi devrait permettre d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation

prises en place, dans le respect de la capacité de support des écosystèmes et, le cas échéant, d'apporter les corrections nécessaires. → p. 60

Avis 13 – La commission est d'avis que, dans une approche de prévention, le ministère des Transports devrait mettre en place des mesures particulières afin de limiter les risques de collisions avec la grande faune dans le cadre du parachèvement de l'autoroute 35, comme l'aménagement de voies de passage pour les animaux. Ces mesures devraient être définies en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. → p. 62

En résumé

Constat – La commission constate que, bien que ne faisant pas partie des priorités du ministère des Transports, le projet de parachèvement de l'autoroute 35 a fait l'objet d'une demande en 2002 du Triangle d'Excellence, une association représentant les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Plattsburgh et Burlington. → p. 64

Avis 14 – La commission est d'avis que le parachèvement de l'autoroute 35 n'est justifié que sur une partie de son parcours entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, particulièrement en raison des débits de circulation actuels et projetés. → p. 64

Avis 15 – La commission est d'avis que la route 133 devrait faire l'objet de travaux d'amélioration entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine avant le parachèvement de l'autoroute 35. Ces travaux permettraient d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des usagers de la route 133 et des résidents en bordure de son trajet. → p. 65

Avis 16 – La commission est d'avis que les milieux agricole et naturel touchés par le projet de parachèvement de l'autoroute 35 présentent une sensibilité et une richesse particulières qui nécessitent de limiter au maximum les impacts du projet. → p. 65

Avis 17 – La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait envisager le choix d'un type de route ayant moins d'envergure dans l'emprise prévue, comme une route nationale sans accès, et ce, sur une partie du parcours. → p. 65

Le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre

Avis 18 – La commission est d'avis que la construction d'un segment d'autoroute à deux chaussées dans l'emprise proposée par le ministère des Transports entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre permettrait de répondre aux objectifs du projet. → p. 71

Avis 19 – La commission est d'avis que, pour le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre, des mesures visant à permettre le passage sécuritaire de la machinerie agricole sur le chemin de la Grande-Ligne et à ses intersections avec la route 133 et le 3^e Rang Sud devraient être mises en place. → p. 71

Le segment entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien

L'échangeur de Saint-Alexandre

Constat – La commission constate que la variante prévoyant l'échangeur de Saint-Alexandre à la hauteur de l'actuelle route 227 nécessiterait moins de superficies agricoles que celle proposée par le ministère des Transports, compte tenu qu'elle permettrait d'utiliser des infrastructures existantes. De plus, elle éviterait la perte d'un boisé d'une valeur écologique importante abritant des espèces floristiques à statut précaire. → p. 79

Avis 20 – La commission est d'avis qu'il importe que le ministère des Transports conçoive l'échangeur de Saint-Alexandre de façon à limiter les impacts sur l'agriculture et le milieu biophysique. Ainsi, il est préférable de maintenir la route 227 dans son emprise actuelle. → p. 79

Avis 21 – La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait protéger à long terme le boisé qu'il a acquis près de la montée de la Station à Saint-Alexandre où se trouvent des espèces floristiques à statut précaire afin de compenser en partie les impacts du projet. → p. 79

Avis 22 – La commission est d'avis que des aménagements, comme des feux de circulation et une voie de virage à gauche, pourraient améliorer la sécurité aux intersections de la route 227 et du chemin de la Grande-Ligne dans la municipalité de Saint-Alexandre et invite le ministère des Transports à mettre en place les mesures appropriées. → p. 79

L'échangeur de Saint-Sébastien

Constat – La commission constate qu'un échangeur de type trèfle partiel à l'intersection de la route 133 à Saint-Sébastien entraînerait des impacts majeurs sur la qualité de vie des citoyens résidant à proximité, en plus d'occasionner une perte importante de terres agricoles. → p. 82

Avis 23 – La commission est d'avis que, en ce qui concerne le segment routier entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien, il importe de réduire la largeur de l'emprise de façon à limiter les impacts sur l'agriculture, tout en répondant aux objectifs du projet. → p. 82

Avis 24 – La commission est d'avis que l'intersection de l'axe routier proposé à la hauteur de la route 133 à Saint-Sébastien devrait être aménagée de façon à limiter la perte de sol agricole et à protéger la qualité de vie des citoyens résidant à proximité. → p. 82

Le segment entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand, incluant Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River

Constat – La commission constate que la municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River craint que le parachèvement de l'autoroute 35 n'entraîne pour les commerçants de son territoire une perte majeure de clientèle de transit, laquelle contribue à une part significative de leur chiffre d'affaires. → p. 98

Constat – La commission reconnaît la valeur écologique et la richesse de la diversité biologique de la forêt marécageuse située à l'embouchure de la rivière aux Brochets, de même que les efforts de conservation qui y ont été consentis. Elle reconnaît aussi la volonté du gouvernement du Québec d'améliorer la qualité de l'eau de la baie Missisquoi, officialisée par l'entente intervenue avec l'État du Vermont qui fixe l'atteinte de l'objectif d'assainissement en 2009. → p. 98

Avis 25 – La commission constate que plusieurs entreprises agricoles du secteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand subiraient des impacts majeurs liés au parachèvement de l'autoroute 35 selon le tracé proposé par le ministère des Transports. À cet égard, elle est d'avis que les mesures d'atténuation proposées par le ministère des Transports réduiraient très peu les préjudices encourus. → p. 98

Avis 26 – La commission est d'avis que, dans la perspective d'un développement durable, la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* adoptée par le gouvernement doit être respectée. Par conséquent, la variante proposant le passage de l'autoroute à la limite de la forêt marécageuse, à l'intérieur de la zone de crue de récurrence de 20 ans, ne devrait pas être retenue. → p. 99

Avis 27 – La commission est d'avis qu'aucune des variantes examinées pour le segment compris entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand n'est acceptable, tant sur le plan de l'économie que de la protection du milieu biophysique et du milieu agricole. Elle propose que soit évaluée, en priorité et avec le milieu, la possibilité d'améliorer de façon substantielle la route 133 en remplacement de ce segment autoroutier. Ainsi, le projet d'échangeur au nord de Saint-Armand devrait être revu. Quant à l'échangeur de Saint-Sébastien, il n'aurait plus sa raison d'être. Ainsi, l'intersection devrait y être aménagée de façon permanente. → p. 99

Avis 28 – La commission est d'avis que les terrains acquis par le ministère des Transports à l'intérieur de la forêt marécageuse en vue du parachèvement de l'autoroute 35 devraient être protégés comme mesure de compensation pour une partie des impacts du projet sur le milieu naturel. → p. 99

Avis 29 – La commission est d'avis que tous travaux sur la route 133, dans le secteur de la rivière aux Brochets, pourraient avoir des impacts importants sur le milieu biophysique si des précautions n'étaient pas prises. Ainsi, tout projet d'infrastructure routière dans ce secteur devrait être assorti de mesures d'atténuation et de compensation environnementale de même que faire l'objet d'un suivi

rigoureux. Ces mesures devraient être déterminées en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. → p. 99

Avis 30 – La commission est d'avis que, pour des raisons d'équité, les coûts d'entretien des chemins municipaux utilisés pour la construction des infrastructures routières devraient être partagés entre le ministère des Transports et les municipalités concernées pendant toute la durée des travaux. → p. 99

Le segment entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine

Le poste de contrôle et le parc routier

Constat – La commission constate la valeur écologique du milieu naturel qui serait touché par la réalisation du poste de contrôle et du parc routier à Saint-Armand, puisqu'il s'agit d'une vieille forêt renfermant plusieurs espèces végétales à statut précaire. → p. 105

Constat – Bien que la commission comprenne les besoins d'implantation d'une aire de contrôle près de la frontière, elle constate que l'emplacement choisi ne répond pas à tous les critères encadrant ce type d'infrastructure. De plus, la commission constate qu'il n'est pas obligatoire qu'un parc routier et un poste de contrôle occupent le même emplacement. → p. 105

Avis 31 – La commission est d'avis que l'implantation de services commerciaux dans le parc routier prévu dans le secteur de Saint-Armand n'est pas justifiée, compte tenu de l'existence de ce type de services à proximité. → p. 106

Avis 32 – La commission est d'avis que l'emplacement du parc routier devrait être choisi à partir d'une étude comparative de variantes. Ce choix et les services offerts devraient faire l'objet d'une concertation avec la ou les municipalités concernées. → p. 106

L'échangeur de Saint-Armand (section sud)

Constat – La commission constate que la municipalité de Saint-Armand est satisfaite de la proposition du ministère des Transports concernant l'aménagement prévu pour l'échangeur au sud de Saint-Armand. Elle constate aussi la grande sensibilité du milieu d'insertion en raison de la présence d'un noyau de bâtiments à caractère patrimonial. La commission souligne cependant qu'elle n'est pas assurée que l'échangeur constitue la solution optimale puisqu'il s'agit de la seule variante soumise à l'examen public. → p. 109

Avis 33 – La commission est d'avis que, compte tenu de la grande vulnérabilité du noyau de bâtiments à caractère patrimonial de Saint-Armand et de sa proximité avec l'échangeur projeté, il serait opportun

avant toute intervention dans ce secteur que le ministère des Transports consulte les propriétaires, la municipalité de Saint-Armand ainsi que le ministère de la Culture et des Communications afin de s'assurer que les travaux ne compromettent pas la mise en valeur des lieux. → p. 109

Avis 34 – La commission est d'avis que le chemin étroit et sinueux de Saint-Armand contribue à la qualité de son paysage identitaire. Des fardières circulent toutefois sur ce chemin, ce qui occasionne des conflits d'usages. Elle invite donc la municipalité de Saint-Armand à travailler de concert avec le ministère des Transports afin d'améliorer la sécurité du chemin de Saint-Armand et la quiétude des lieux, dans le respect des caractéristiques paysagères qui en font un attrait touristique reconnu par la MRC de Brome-Missisquoi et partie intégrante des circuits « Paysages pittoresques » et « Tranquillité légendaire ». → p. 110

Le segment allant vers la frontière

Constat – La commission constate que le déplacement vers l'est du segment autoroutier situé près de la frontière américaine augmenterait de façon significative les impacts sur le milieu naturel. → p. 112

Avis 35 – La commission est d'avis qu'il importe de réduire la largeur de l'emprise de l'autoroute dans le segment traversant le Refuge d'oiseaux migrants de Philipsburg et longeant le noyau de bâtiments à caractère patrimonial de Saint-Armand, de façon à limiter les impacts sur les milieux humain et biophysique. → p. 113

Avis 36 – La commission est d'avis qu'un suivi environnemental concernant le Refuge d'oiseaux migrants de Philipsburg devrait être fait en collaboration avec les propriétaires des lieux et les ornithologues amateurs de la région. Les résultats de ce suivi tout comme l'ensemble du suivi environnemental lié au projet de parachèvement de l'autoroute 35 devraient être rendus publics. → p. 113

Avis 37 – La commission est d'avis que, dans l'ensemble, la proposition du ministère des Transports relativement au segment de 5 km compris entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine répond aux objectifs du projet et apparaît acceptable sur le plan environnemental en y apportant certaines corrections. → p. 113

Introduction

Le 18 octobre 2005, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat d'enquêter et de tenir une audience publique sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine par le ministère des Transports. Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. D'une durée maximale de quatre mois, le mandat de la commission formée par le président du BAPE a débuté le 14 novembre 2005.

Dans ce dossier, l'avis de projet a été soumis par le promoteur le 24 mai 2002 et, le 29 mai 2002, le ministre de l'Environnement lui transmettait une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. L'avis de recevabilité de l'étude d'impact a été émis le 17 août 2005. Tel que le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9], le BAPE a rendu public le dossier relatif à ce projet dans le cadre de la période d'information et de consultation publiques tenue du 14 septembre au 29 octobre 2005. Au cours de cette période, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a reçu vingt demandes d'audience publique.

Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées à Saint-Jean-sur-Richelieu, au nord du territoire touché par le projet, et à Saint-Sébastien situé plus au sud. La commission a tenu six séances publiques du 14 au 17 novembre 2005 lors de la première partie de l'audience publique et trois séances les 12, 14 et 15 décembre 2005 lors de la deuxième partie. La commission a reçu trente mémoires et une présentation verbale.

Le projet et son milieu d'insertion

Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 a été conçu à la fin des années 1960 et l'emprise nécessaire à sa réalisation a été acquise par le ministère des Transports au cours des années 1970. Toutefois, un seul segment a été réalisé, qui s'étend de l'autoroute 10 à la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Le projet vise à compléter le lien autoroutier vers la frontière américaine où commence l'autoroute 89 allant vers Boston. Saint-Jean-sur-Richelieu est actuellement reliée à la frontière par la route 133, une route de type nationale.

Le tracé privilégié par le Ministère est d'une longueur totale de 38 km (figure 1). Cinq échangeurs seraient construits afin de desservir les localités traversées. Du nord au sud, le projet toucherait les territoires de Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Alexandre, Saint-Sébastien, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand. Quelque 339 ha de terrain seraient requis pour sa réalisation, dont 262 ha sont déjà la propriété du Ministère. Une superficie supplémentaire devrait également être acquise pour la construction d'un poste de contrôle et d'un parc routier.

Les premiers 33 km de l'autoroute à partir de Saint-Jean-sur-Richelieu seraient essentiellement localisés dans un milieu agricole prolifique en raison de conditions climatiques et de qualité des sols favorables. L'emprise aurait une largeur de 90 m et comprendrait deux chaussées de deux voies chacune d'une largeur de 26 m, ce qui exigerait 321 ha de sols en zone agricole. Le tracé du ministère des Transports traverserait la rivière aux Brochets puis longerait la forêt marécageuse et la plaine inondable situées à l'embouchure de la rivière.

Les derniers 5 km au sud suivraient le tracé de la route 133 et se superposeraient à l'emprise existante d'une largeur de 60 m. Les chaussées seraient élargies afin d'être conformes aux normes du ministère des Transports, mais le terre-plein central d'une largeur de 12,5 m serait conservé. Ce segment traverserait la municipalité de Saint-Armand et longerait une étendue forestière renfermant des milieux humides et des aires de conservation du milieu naturel. Des résidences et des commerces devraient être acquis ou déplacés en vue de la réalisation de cette partie d'autoroute près de la frontière.

Le projet entraînerait le déboisement de 81 ha de milieux forestiers et 24 traversées de cours d'eau devraient être aménagées. À certains endroits plus sensibles, dont le secteur de la plaine inondable de la rivière aux Brochets, le promoteur envisage de réduire la largeur de l'emprise en utilisant une glissière de béton au lieu d'un terre-plein, à titre de mesure d'atténuation.

Le coût des travaux de l'autoroute est évalué à 250 M\$ et ils seraient effectués en quatre phases successives qui s'échelonnent de 2006 à 2011 (figure 1). Le gouvernement fédéral pourrait contribuer au financement de ce projet et aucun partenariat public-privé n'est prévu pour sa réalisation.

Le cadre d'analyse de la commission

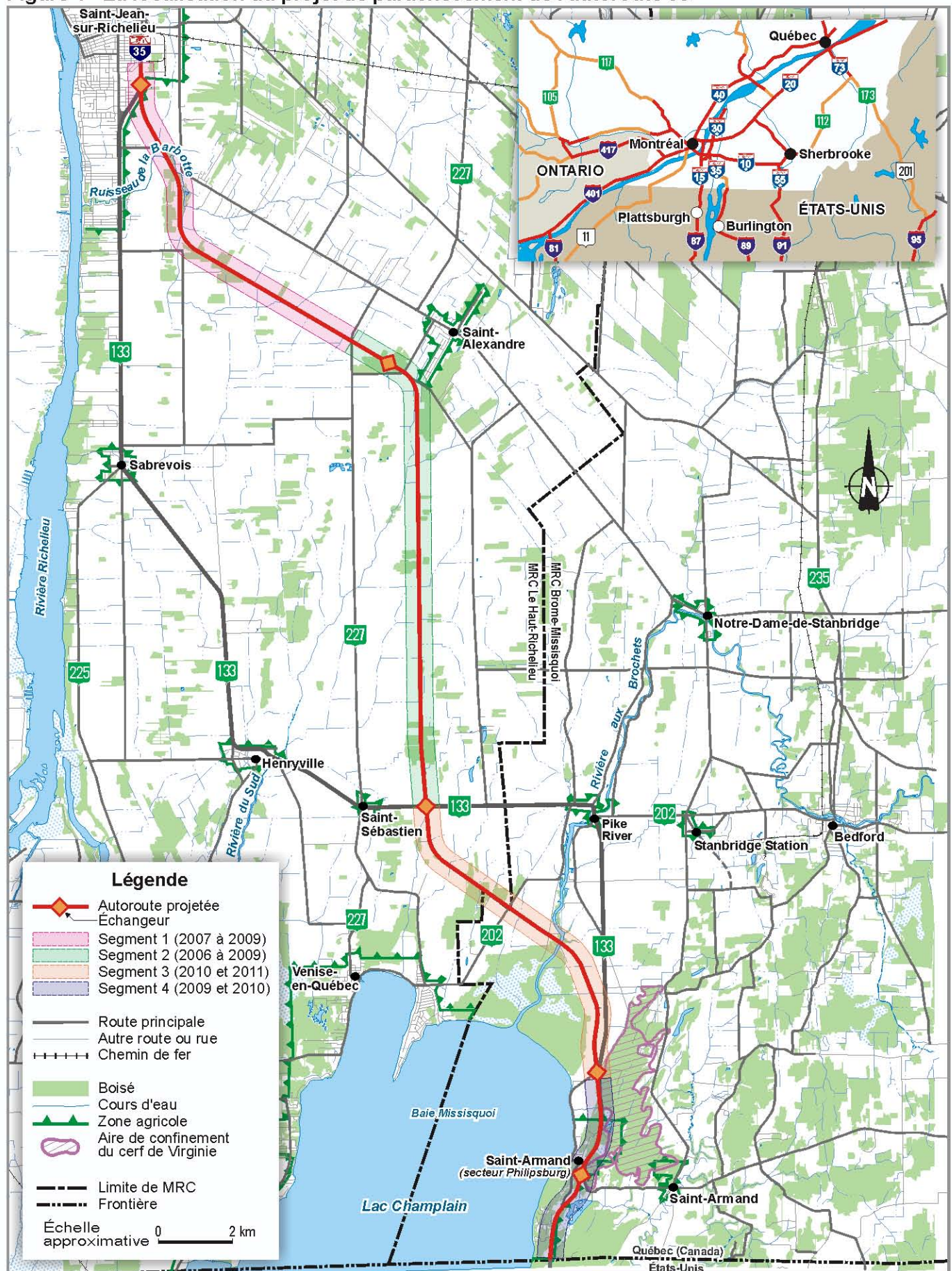
Les commissions du BAPE examinent les projets qui leur sont soumis dans une perspective de développement durable en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, qui englobe les aspects biophysique, social,

économique et culturel. Les principes du développement durable qui ont particulièrement guidé la commission dans son analyse du projet à l'étude sont les suivants :

- l'accessibilité pour tous à l'information ;
- l'efficacité économique ;
- l'équité sociale entre les personnes, les régions et les générations ;
- la participation et l'engagement des citoyens et des groupes ;
- la préservation de la diversité biologique ;
- la prévention de la dégradation de l'environnement ;
- la protection de l'environnement dans une vision globale et à long terme ;
- la protection du patrimoine culturel ;
- le respect de la capacité de support des écosystèmes ;
- la santé et la qualité de vie.

La commission présente d'abord les préoccupations et les opinions des participants. Elle examine ensuite la raison d'être du projet et les considérations générales liées au milieu d'insertion. Par la suite, elle analyse chaque segment pour en dégager des propositions propres aux enjeux locaux.

Figure 1 La localisation du projet de parachèvement de l'autoroute 35



Sources : adaptée de PR3.1, figures 2.1a et 3.1 ; PR4, figures 5.6 à 5.9 ; PR5.1, carte « Tracé des variantes proposées » ; information géographique fournie par le Groupe-conseil Génivar inc. le 12 janvier 2006.

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Le présent chapitre se veut une synthèse de l'ensemble des préoccupations et des opinions qui ont été exprimées au cours de l'audience publique. Celles-ci portent principalement sur la raison d'être du projet, notamment sur l'importance relative de la route 133 comme corridor de commerce, sur les problèmes de sécurité visant cette route nationale ainsi que sur le milieu d'insertion et les répercussions du projet concernant l'agriculture et le milieu naturel. Des préoccupations liées à chacun des segments y sont présentées. Enfin, des préoccupations touchant la qualité de l'environnement, l'équité, la qualité de vie et l'acceptation sociale terminent le chapitre. La commission a choisi de ne pas présenter l'ensemble des références s'y rapportant afin de ne pas surcharger le texte. Ainsi, bien que plusieurs mémoires partageaient la même opinion sur un sujet, seules quelques références représentatives apparaissent.

Les besoins en infrastructures autoroutières

Un projet attendu par certains

Des participants à l'audience publique étaient favorables au parachèvement de l'autoroute 35 jusqu'à la frontière américaine, y voyant un moyen de favoriser le développement économique du Haut-Richelieu. C'est le cas notamment de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et des municipalités de Saint-Sébastien et de Saint-Alexandre qui y perçoivent un axe de commerce transfrontalier de première importance (DM5, p. 3 ; DM9, p. 1 ; DM14, p. 1). Selon le maire de Saint-Alexandre, « l'autoroute 35 va améliorer de beaucoup le transport routier vers les États-Unis » (M. André Bergeron, DT7, p. 14 et 15). Pour sa part, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu estime que la désuétude de la route 133 nuit au commerce avec les États-Unis :

Or, le corridor Montréal-Boston est un de ces corridors émergents sous-utilisés en raison de la faiblesse de la route 133 entre Saint-Armand et Saint-Jean-sur-Richelieu et aussi par la vétusté relative du poste frontalier Saint-Armand-Highgate. Il en résulte comme en font foi de nombreuses études économiques et de circulation que les transporteurs de marchandises perdent un temps énorme et, par conséquent, de l'argent en raison de la vétusté de la 133. (DM14, p. 3)

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, à l'instar de la MRC du Haut-Richelieu et de la Chambre de commerce du Haut-Richelieu, fait du parachèvement de l'autoroute 35 l'un des huit principaux enjeux de développement pour les dix prochaines années (DM14, p. 1).

Le parachèvement de l'autoroute 35 est aussi vu par des participants comme nécessaire à la résolution des problèmes de sécurité routière causés par le trafic de camions lourds (M^{me} Chantal d'Auteuil, DT9, p. 31 ; Ferme Daniel Tougas inc. et Ferme Tougavista inc., DM6, p. 2).

La Chambre de commerce du Haut-Richelieu et le Conseil économique du Haut-Richelieu estiment « que l'autoroute 35 est une infrastructure primordiale pour la croissance des exportations ». Ces organismes souhaitent que le ministère des Transports réalise le parachèvement de l'autoroute 35 « dans les meilleurs délais, afin que nous puissions rouler sur les quelque 38 km restants de l'autoroute 35 pour accéder à la limite de la frontière américaine, et ce, d'ici 2010 » (M. Michel Fecteau DT7, p. 53 et 56).

Un projet non justifié pour d'autres

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe remet en question le bien-fondé du projet en s'appuyant notamment sur les débits de circulation (DM16, p. 6). La Fédération croit que la mise en place de certaines mesures correctrices suffirait à améliorer l'état de la route 133 :

[...] sans vraiment refuser le projet autoroutier, on est quand même en droit de s'interroger sur la pertinence et la nécessité de ce dernier, surtout qu'il va demander des investissements quand même assez importants et aussi une utilisation *grosso modo* d'à peu près 320 hectares de terres agricoles dont une très grande partie est en culture présentement [...] est-ce que c'est bien nécessaire d'avoir une autoroute si des aménagements tels que ce qui a été fait au croisement de la 133 et de la 227 pouvaient être faits à d'autres croisements, si ça ne pouvait pas améliorer la sécurité du réseau routier actuel. On avait mentionné aussi peut-être de diminuer la vitesse dans certains secteurs plus problématiques ou d'améliorer la courbure des courbes qui pourraient être problématiques.

(M^{me} Annie Tessier, DT7, p. 24 et 28)

Le regroupement 35 fois NON s'interroge aussi sur la justification du projet, notamment sur le plan économique. Il estime ainsi que les seules retombées de l'autoroute pourraient n'être que celles suscitées par ses propres travaux (DM25, p. 5 et 17). Son porte-parole est d'avis que le projet ne constitue pas une priorité :

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.

(M. Claude Benoît, DT9, p. 71)

Certains participants sont d'avis que le gouvernement du Québec devrait améliorer le transport en commun et développer le transport ferroviaire plutôt que de construire une nouvelle autoroute. Selon Mouvement écologique du Haut-Richelieu :

Que le projet de l'autoroute 35 se réalise ou non, il est plus qu'urgent d'offrir aux citoyens du Haut-Richelieu d'autres choix de transport. Le rétablissement du train de passagers entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal, service qui n'aurait jamais dû être supprimé au début des années 1980, serait une solution qui en ravirait plusieurs.

D'ailleurs, question de priorité, à notre avis, l'amélioration du lien Saint-Jean-Montréal nous apparaît un meilleur choix pour l'ensemble de la population que l'achèvement d'un lien routier entre Saint-Jean et la frontière. [...] C'est une question tout simplement de priorité de choix sociaux [...].

(M. Marc Delage, DT7, p. 40)

Selon des agriculteurs de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River :

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 terme, il nous faudra améliorer et favoriser les réseaux ferroviaires pour le transport des marchandises et des personnes.

(M. Jean Asnong et M^{me} Hélène Campbell, DM10, p. 2 et 3)

Le regroupement 35 fois NON préconise pour sa part 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 » (DM25, p. 15).

Par ailleurs, des citoyens craignent que les budgets alloués au parachèvement de l'autoroute 35 compromettent la disponibilité des fonds nécessaires à l'amélioration et à la réfection du réseau routier existant, dont la route 133 :

Je pense que notre gouvernement québécois n'a pas tellement d'argent, puis qu'il devrait se concentrer sur les routes actuelles avant d'en bâtir d'autres, puis de ne pas être capable de les entretenir [...].

(M. Martin Bellefroid, DT8, p. 22)

Une citoyenne demande : « Pourquoi ne pas mettre de la bonne asphalte sur les routes qu'on a déjà, qu'on utilise déjà, les élargir, les mettre plus conformes, plus sécuritaires ? » (M^{me} Perle St-Jean, DT3, p. 54). Conservation Baie Missisquoi inc. se fait l'écho de plusieurs participants et pose la question :

Est-ce que le ministère des Transports a évalué sérieusement la possibilité de procéder à une réfection majeure de la route 133 pour solutionner les problèmes de sécurité routière, de fluidité du transport sur l'axe Montréal-Boston ainsi que de qualité de vie des citoyens ? Cette option serait nécessairement plus écologique dans son ensemble. Nous croyons qu'une telle approche serait plus raisonnable à bien des égards et qu'elle répondrait plus adéquatement à l'ensemble des intérêts de la communauté tout autant que des usagers. (DM20.1, p. 2)

Les participants à l'audience publique, qu'ils soient ou non en faveur du projet, sont d'avis que la route 133 constitue un axe routier dangereux qui nécessite des corrections. En plus de la désuétude de la route, ils soulignent les conflits d'usages actuels sur la route 133 entre la circulation locale et celle de transit. De plus, plusieurs agriculteurs sont dans l'obligation de l'utiliser pour se rendre à leur exploitation (M. Marc-André Trudeau, DT8, p. 41 et 42 ; Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi, DM23, p. 4 ; Ferme Daniel Tougas inc. et Ferme Tougavista inc., DM6, p. 2 ; M. Jean Asnong et M^{me} Hélène Campbell, DM10.1, p. 1 ; MRC du Haut-Richelieu, DM14.5, p. 11 ; M^{me} Perle St-Jean, DT3, p. 53).

Un milieu d'insertion sensible

Un milieu agricole productif, mais vulnérable

Plusieurs participants ont souligné la grande qualité des terres agricoles qui seraient amputées par le projet. Le président de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe estime que la situation des terres agricoles est préoccupante au Québec : « Le sol qui reste en culture au Québec, [...] on parlait de 2 % dans les années 78. Depuis ce temps-là, [il n'en reste que] 1,5 % ou à peu près. Et on continue à penser qu'il va s'en recréer d'autres. Il ne s'en recréera jamais d'autres » (M. René Walaczkyk, DT1, p. 52).

Un participant est également inquiet des répercussions du parachèvement de l'autoroute qui pourrait accentuer davantage l'urbanisation de la zone agricole : « c'est clair qu'une autoroute, on le voit, ça amène le développement de l'urbanisation » (M. Marc Delage, DT7, p. 40). Un représentant des organismes économiques de la région ajoute :

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

(M. Michel Fecteau, DT7, p. 64)

En écho à ces inquiétudes, la Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi estime qu'il faut protéger et conserver la vocation agricole pour assurer un développement durable de la région (DM23, p. 4).

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, bien qu'elle soit en faveur du parachèvement de l'autoroute 35, est d'avis qu'il « importe que les agriculteurs y trouvent leur compte par le maintien d'une accessibilité à leurs terres » (DM14, p. 2). La municipalité de Saint-Sébastien soutient quant à elle « qu'il ne faudrait pas que les petites municipalités agricoles n'écopent que des désavantages d'un tel projet » (DM9, p. 1).

Par ailleurs, certains craignent que le projet, combiné à certaines exigences du *Règlement sur les exploitations agricoles*, [Q-2, r. 11.1] ajoute une pression sur le monde agricole :

Ainsi, les nouvelles règles environnementales font en sorte que les terres cultivées prennent une valeur importante aux yeux du monde agricole, puisque ces règles empêchent désormais la remise en culture de superficies non cultivées au cours des quatorze dernières années.

(Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, DM16, p. 5)

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe demande en outre la mise en place de mesures de compensation satisfaisantes pour les producteurs « qui perdront des superficies en culture et qui se retrouveront avec un plan agroenvironnemental de fertilisation non à l'équilibre » (DM16, p. 14). Elle estime que, dans l'éventualité où le projet se réalisait, il serait primordial qu'il respecte les travailleurs du monde agricole. Elle propose entre autres que l'emprise de l'autoroute soit réduite à 70 m sur tout le tracé, comme c'est le cas pour le tronçon de l'autoroute 35 entre l'autoroute 10 et Iberville (*ibid.*, p. 7). Le Syndicat de l'UPA Pré-Vert abonde dans le même sens : « Le ministère des Transports pourrait ainsi économiser plus de 60 hectares de terres agricoles, soit près de 25 % des superficies déjà expropriées » (DM15, p. 3).

Dans la perspective de sauvegarder le plus grand nombre d'hectares possible de terre agricole, ces deux organismes demandent que les échangeurs soient de type losange (ou diamant) (DM15, p. 3 et DM16, p. 7). Un agriculteur insiste pour que le Ministère réduise au minimum la superficie de sol agricole utilisée pour le projet (M. Mathias Pertschy, DT9, p. 66 et 67).

Le Syndicat de l'UPA des Frontières résume ainsi la situation perçue par plusieurs agriculteurs : « Des productrices, producteurs agricoles et des terres agricoles disparaissent chaque jour. À quand la reconnaissance du statut précaire de l'agriculture ? » (DM17, p. 2). Le président du Syndicat de l'UPA Pré-Vert, qui représente 392 producteurs et productrices agricoles, précise que « le tracé retenu par le ministère des Transports ne rencontre pas les préoccupations de la protection du milieu agricole » (M. Réjean Bessette, DT7, p. 48).

Le drainage

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe demande instamment que le ministère des Transports rétablisse le drainage des terres agricoles avant le début du chantier autoroutier dans le but de permettre aux producteurs qui exploitent des terres le long de l'autoroute projetée de poursuivre pleinement leurs activités agricoles :

Ainsi, la saison de culture peut être allongée de quelques semaines par l'apposition de drains souterrains et de collecteurs se déversant dans les cours d'eau déjà présents sur le territoire. Il est donc primordial que le ministère des Transports rétablisse le drainage aux producteurs avant même que ne débutent les travaux de construction de l'autoroute 35. Les producteurs ne peuvent se permettre de perdre une saison complète de culture sur une portion de leurs terres pour cause de mauvais drainage. [Il en est de même pour] le remplacement des cours d'eau verbalisés.
(DM16, p. 8 et 14)

Le Syndicat de l'UPA Pré-Vert va dans le même sens en soulignant que les producteurs ne peuvent laisser des sols de qualité à l'abandon parce qu'une autoroute y serait éventuellement construite (M. Réjean Bessette, DT1, p. 64).

La végétation dans l'emprise de l'autoroute

Des agriculteurs sont inquiets de la présence de végétaux envahissants dans l'emprise des autoroutes et des routes nationales. À ce sujet, la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe estime que « le passé nous a indiqué que les haies brise-vent causent bien souvent des préjudices aux producteurs agricoles dont les terres agricoles se retrouvent mitoyennes de haies brise-vent mal conçues » (DM16, p. 9). Les agriculteurs craignent que certaines espèces envahissantes nuisent à l'agriculture pratiquée aux abords de l'autoroute. « C'est la phragmite qu'on voit beaucoup sur les bords des autoroutes. C'est la grande herbe [...] c'est très beau à voir, mais ça a des racines de 30 pieds qui vont bloquer le drainage souterrain. C'est un très gros problème qu'on vit en agriculture » (M. Jean Asnong, DT6, p. 83). Un agriculteur explique que l'agriculture biologique exige davantage de rigueur dans la gestion des mauvaises herbes compte tenu que les moyens de lutte sont limités :

Il faut que ça soit fauché parce qu'il y a des mauvaises herbes qui poussent et les graines de mauvaises herbes se retrouvent à un moment donné sur nos terres agricoles. Il n'y a plus d'arrosage possible, [avec les productions biologiques] c'est tout du sarclage ou de l'arrachage de mauvaises herbes à la main.
(*Ibid.*, p. 82)

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe réclame « la plantation et l'entretien des haies brise-vent à partir d'essences ligneuses et herbacées non dommageables aux cultures et aux systèmes de drainage » (DM16, p. 14). Une résolution du congrès général de l'UPA de 2005 a d'ailleurs été déposée en appui aux propos d'un agriculteur. Elle demande d'aménager « des plantations d'arbres et d'arbustes appropriées au contrôle naturel des mauvaises herbes » (M. Jean Asnong et M^{me} Hélène Campbell, DM10, annexe).

Un milieu écologique riche et menacé

Mouvement écologique du Haut-Richelieu a déploré la perte d'importantes superficies d'écosystèmes forestiers qu'entraînerait le parachèvement de l'autoroute 35 (DM21, p. 1 et 4). Le porte-parole de l'organisme explique : « La biodiversité en Montérégie est la plus riche au Québec et, compte tenu du peu qu'il reste d'espaces naturels dans le Québec méridional, chaque disparition de milieu naturel constitue une perte importante de notre patrimoine naturel » (M. Marc Delage, DT7, p. 39). Un citoyen, partageant le même avis, estime que le projet « ne rencontre pas les objectifs du développement durable en ce qui concerne les milieux naturels et la qualité de l'air. En effet, il contribue à anéantir les derniers écosystèmes forestiers indigènes du Haut-Richelieu » (M. Maxime Tremblay, DM24, p. 1).

Plusieurs participants ont demandé que la faune et les milieux écologiques sensibles soient protégés adéquatement. Des mesures de compensation ont également été réclamées afin de s'assurer qu'il n'y ait pas de perte nette d'habitats. Ainsi, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu estime qu'il faut « que la faune et la flore que l'on retrouve dans les milieux humides soient protégées ou fassent l'objet d'importants travaux de mitigation ou de mesures compensatoires » (DM14, p. 2). Un citoyen s'est montré inquiet de la perte de milieux forestiers. Il demande à cet effet : « Est-ce que c'est possible de faire du reboisement indigène dans des secteurs où il y aurait des terrains fragmentés [...] pour essayer de réduire les 80 hectares de boisé perdu ? » (M. Maxime Tremblay, DT3, p. 31 et 43). Mouvement écologique du Haut-Richelieu fait aussi une proposition dans le but de protéger les milieux naturels :

Dans l'éventualité où le prolongement de l'autoroute 35 se concrétisait et compte tenu de l'état précaire des milieux naturels dans le Haut-Richelieu, le ministère des Transports devrait d'abord compenser le nombre d'hectares de milieux naturels (forêts et milieux humides) sacrifiés au profit de l'autoroute.
(DM21, p. 6)

Cet organisme demande que le gouvernement mette en place : « un véritable mécanisme de protection des forêts, des plaines inondables et des rives, idéalement basé sur des incitatifs financiers et fonciers, mais également sur une réelle application d'une réglementation musclée lorsque nécessaire » (*ibid.*, p. 7). Il doit décréter rapidement un moratoire « sur le déboisement et le changement d'usage, dans un premier temps au moins pour les MRC dont le couvert forestier est égal ou inférieur à 15 % de leur superficie afin que puisse se tenir un vrai débat de société sur l'avenir de nos forêts en milieu privé » (*ibid.*).

Des mesures concrètes sont en outre réclamées pour la protection de la faune. Ainsi, Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi demande que la conception des ponceaux favorise « le libre passage des petits poissons ainsi que des amphibiens et reptiles, couplé à des clôtures dirigeant les animaux vers ces ponceaux pour éviter leur traversée sur l'autoroute ou la ponte des tortues en bordure » (DM23, p. 25). Elle souligne « qu'il arrive souvent que, sur la route 133, dans la région de la baie, on retrouve des tortues sur la voie du centre » (*ibid.*, p. 16). Elle a aussi proposé des mesures de compensation : « On pourrait avoir, par exemple, des aménagements de frayère à doré, de frayère à brochet ailleurs [...] ou de [mesures de] compensation par l'aménagement de sites de ponte pour la Tortue-molle à épines » (M^{me} Chantal d'Auteuil, DT9, p. 32).

Un agriculteur demande également que soient appliquées des mesures de protection de la faune, et spécialement des nombreux cerfs de Virginie qui se déplacent entre les boisés de Saint-Armand et la zone humide protégée. Il suggère d'instaurer des traverses qui permettraient « de circuler de part et d'autre de la future autoroute 35, autant pour les résidants, la machinerie agricole que pour les animaux » (M. Denis Messier, DM28, p. 2).

Le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre

Si, de façon générale, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et le milieu économique de la MRC du Haut-Richelieu appuient le projet de parachèvement de l'autoroute 35, des résidants du quartier Saint-Gérard craignent qu'il n'entraîne une dégradation du climat sonore dans leur secteur. La porte-parole du Comité d'action Saint-Gérard s'exprime ainsi :

Le quartier Saint-Gérard est bordé au nord par l'autoroute 35. [...] Le prolongement de l'autoroute 35 aura un impact direct sur notre environnement puisqu'elle deviendra le tronçon principal entre Montréal et Boston. Nous sommes

déjà dans une zone fortement perturbée par le bruit et la pollution. Le Ministère nous a révélé, en juillet 2002, que nous étions dans une zone de plus de 65 dBA, et ce, depuis 1987.

(M^{me} Josée Poissant, DT1, p. 8 et 9)

De leur côté, des agricultrices réclament des mesures pour réduire l'impact du passage de l'autoroute au milieu de leurs terres à Saint-Jean-sur-Richelieu :

[...] il ne faudrait pas oublier le fait que nous sommes en zone verte et que les impacts sur notre ferme seront énormes. La ferme et les deux résidences y attenantes seront entourées de chemins, ce qui aura pour effet de réduire considérablement notre niveau de qualité de vie, que ce soit par la pollution sonore ou encore la qualité de l'air qui sera amoindrie. Par ailleurs, notre sécurité et celle de nos animaux seront diminuées.

(Ferme Fon-Ben inc., DM19, p. 5)

Ces agricultrices proposent qu'un viaduc agricole soit mis en place pour permettre le passage sécuritaire de la machinerie qui devrait autrement traverser l'autoroute plusieurs fois par jour au cours de la saison de production (M^{me} Maryse Fontaine, DT2, p. 17).

Pour sa part, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu demande deux ajouts au projet, soit la construction d'une passerelle pour les cyclistes de la piste Montérégienne II et :

[...] la construction d'une nouvelle voie de service, direction nord, à partir de l'échangeur Grand-Ligne, pour desservir à la fois le parc industriel du secteur Iberville et permettre le décroisement d'un certain nombre de terres agricoles situées à l'est et à l'ouest du tracé de l'autoroute 35, dans le secteur Iberville/Saint-Athanase.

(DM14, p. 2)

Le segment entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien

L'échangeur de Saint-Alexandre

La municipalité de Saint-Alexandre appuie le projet de parachèvement de l'autoroute 35. Elle est également favorable au déplacement d'une portion de près de 1,7 km de la route 227 et propose que le tronçon désaffecté soit retourné à l'agriculture (DM5, p. 4). Pour sa part, le milieu agricole, bien qu'il n'ait pas contesté le tracé de l'autoroute, a manifesté de vives réactions à la localisation de l'échangeur de Saint-Alexandre nécessitant le déplacement de la route 227 :

À l'heure actuelle, le tracé de la route 227 fonctionne. Comme je le dis, il y a peut-être des aménagements au niveau des courbes. [...] je pense qu'il y a moyen d'aménager cette route-là à peu de frais pour être capable d'avoir une route adéquate. [...] il y a une route qui existe, qui est la 227, qui ne demande qu'à être aménagée convenablement [...].

(M. Jean Grégoire, DT2, p. 51 et 58)

Cet agriculteur, directement concerné par ce déplacement, a déploré ne pas avoir été consulté à ce sujet, notamment par la municipalité (*ibid.*). La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe appuie la Ferme Grégoire et Fils (M. René Walaczcyk, DT1, p. 55). Réagissant à la proposition de redonner à l'agriculture l'emprise actuelle de la route 227, le président de la Fédération s'est exprimé ainsi : « moi, c'est la première fois que j'entendais quelqu'un parler d'arracher la route » (*id.*, DT7, p. 33). Le Syndicat de l'UPA Pré-Vert appuie également la position de maintenir la route 227 dans son assise actuelle, estimant que cette option aurait moins d'impact sur l'agriculture (M. Réjean Bessette, DT7, p. 49).

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe est d'avis également qu'il y a lieu de construire cet échangeur en forme de losange pour réduire le plus possible l'empiètement sur les terres agricoles (M^{me} Annie Tessier, DT9, p. 25).

En ce qui concerne le problème de sécurité sur le chemin de la Grande-Ligne à la hauteur de Saint-Alexandre, plusieurs sont d'avis que des aménagements simples remédieraient à la situation (Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, DM16, p. 11 ; Ferme Grégoire et Fils S.E.N.C., DM18, p. 4). C'est notamment l'opinion du Syndicat de l'UPA Pré-Vert :

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

(M. Réjean Bessette, DT7, p. 49)

L'échangeur de Saint-Sébastien

La municipalité de Saint-Sébastien appuie le projet de parachèvement de l'autoroute 35. Elle s'est opposée par résolution à toute autre solution qui nécessiterait une voie de contournement de cette localité à partir de la route 133 (DM9.1).

Néanmoins, un résidant de la municipalité demande que soit réduite l'ampleur de l'échangeur prévu à la croisée de la route 133 :

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 Transports opte pour un échangeur de type bretelle [losange] qui va diminuer quelque peu l'impact sur notre entreprise en utilisant la moindre superficie de terres agricoles.

(M. Matthias Pertschy, DT9, p. 66 et 67)

Un autre citoyen de Saint-Sébastien, résidant à proximité de l'échangeur projeté, demande aussi des modifications. Il fait valoir que la conception de l'échangeur proposé par le Ministère causerait des préjudices sérieux à sa famille. Une bretelle de l'autoroute aboutirait en effet devant la résidence familiale, ce qui occasionnerait des problèmes de bruit et de luminosité, en plus d'entraîner une dévaluation de la propriété. Manifestant son approbation à l'option d'un échangeur en forme de losange, il s'exprime ainsi : « ça serait d'après moi merveilleux parce qu'à la place de l'avoir en avant de chez nous, bien, je l'aurais à peu près à 500 pieds de chez nous, ce qui serait vraiment mieux d'après moi » (M. Marc-André Trudeau, DT8, p. 42)

La municipalité de Saint-Sébastien appuie la position de ces citoyens :

Nous croyons que l'option en losange serait grandement à privilégier, car le territoire agricole pourrait être considérablement économisé ainsi. Sans compter que les résidences avoisinantes pourraient jouir d'une quiétude plus grande, parce que les accès et les sorties moins directement orientés vers elles. Le bruit de la circulation, la sécurité des résidents et la valeur des propriétés qui pourrait chanceler sont des irritants considérables, sachons-le.

(DM9, p. 1)

Par ailleurs, un camionneur a partagé son expérience de la conduite dans différents types d'échangeurs : « je suis camionneur aux États-Unis, puis les échangeurs en trèfle, je ne suis pas en faveur de ça [...]. C'est très dur sur les freins [...]. Aux États-Unis, on en fait beaucoup en diamant [losange]. Surtout sur l'autoroute 81, on en fait beaucoup de ça » (M. Gilbert Williams, DT6, p. 151 et 152).

Le segment à la hauteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River

Un segment contesté

La municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River a fait savoir que « la plupart de nos citoyens ne sont pas en accord avec ce prolongement de l'autoroute 35 » (DM13, p. 2).

Le porte-parole du Syndicat de l'UPA de Venise explique l'opposition des agriculteurs au tracé proposé par le ministère des Transports :

[...] ce gigantesque projet traîne avec lui certaines imperfections, dont une majeure au niveau de la portion sud du trajet, soit celle qui court de la rivière aux Brochets à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River jusqu'à la frontière américaine. [Cela a] pour conséquence de scinder en deux les terres existantes, d'en enclaver la partie résiduelle et de mettre fin à l'exploitation des surfaces telles que nous les connaissons présentement. En enlevant toute rentabilité aux terres touchées, on tue l'exploitation de ces fermes et on accule plusieurs de ces producteurs à la faillite.

(M. Michel Morin, DT4, p. 7)

Des participants soulignent la très grande productivité des terres dans la zone de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand (M. Michel Tougas et M^{me} Monique S. Tougas, DM2, p. 2 ; Syndicat de l'UPA de Venise, DM1, p. 2). Le Syndicat explique que les terres qui sont menacées d'être scindées ont fait l'objet d'investissements et de travaux majeurs de la part de leurs propriétaires pour en favoriser l'exploitation :

On a drainé et aplani les surfaces, installé des pompes et autres ouvrages nécessaires au bon contrôle de l'égouttement des eaux et même établi une digue protectrice en des endroits stratégiques. Ces investissements ont fait en sorte de rentabiliser ces terrains fertiles totalement intégrés, et aussi indispensables, à la rentabilité des producteurs agricoles concernés.

(DM1, p. 2)

Réagissant à la proposition du ministère des Transports, des agriculteurs ont proposé un autre tracé en bordure de la forêt marécageuse :

Nous avons donc proposé au ministère des Transports un tracé qui se situerait à la limite ouest des terrains que nous cultivons présentement, soit à l'est et en bordure du tracé initial, dont vous avez pris connaissance sous le vocable de « projet alternatif présenté par le milieu ».

(M. Michel Tougas et M^{me} Monique S. Tougas, DM2, p. 2)

Cependant, cette variante est tout aussi contestée. Les organismes Conservation Baie Missisquoi inc. et Mouvement écologique du Haut-Richelieu, faisant valoir l'importance de respecter la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, rejettent ce tracé en bordure de la forêt marécageuse (DM20, p. 3 ; DM21, p. 7). Un citoyen estime pour sa part tout aussi primordiales la protection de la plaine inondable et celle du milieu agricole : « Mais il reste que je ne veux pas qu'on ait à choisir entre les deux [l'agriculture ou l'environnement]. Les deux sont aussi importants l'un que l'autre » (M. Daniel Racine, DT6, p. 11). Un autre ajoute :

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 cœur d'une belle plaine agricole est trop élevé. Le seul compromis acceptable, c'est de ne pas faire cette autoroute.
(M. Claude Benoît, DT9, p. 72)

Conservation Baie Missisquoi inc. est d'avis que la prudence est de mise tout particulièrement pour cette partie du tracé :

Nous sommes inquiets car les travaux de construction du pont de la rivière aux Brochets engendreront une perte potentielle d'aires de reproduction de la Tortue molle à épines et de la Tortue géographique. Ces deux espèces de tortues possèdent le statut d'espèces fauniques vulnérables et menacées au Québec. Il est important que le calendrier du projet tienne compte de cette étape sensible dans le cycle de vie des tortues. Nous demandons que la construction soit interrompue [durant la] période de ponte dans ce secteur.
(DM20, p. 4)

L'organisme précise que la période critique se situe entre le 1^{er} juin et le 15 juillet (DM20.1, p. 2 et 3). Il demande également que diverses autres mesures d'atténuation soient mises en place afin d'assurer la protection des tortues de la rivière aux Brochets (DM20, p. 4). Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi fait des recommandations dans le même sens (DM23, p. 17).

Un tronçon à risques

Plusieurs participants ont fait part de nombreux problèmes de sécurité sur le tronçon de la route 133 entre Saint-Sébastien et Saint-Armand, notamment le non-respect des limites de vitesse dans le secteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. L'un d'eux s'exprime ainsi :

Je pense que le problème à Pike-River, c'est la vitesse. Des autos, ce n'est pas si mal ; les camions, c'est impossible. Il y a un restaurant dans notre municipalité, puis souvent quand on essaie de sortir de ce restaurant-là, qui est dans une zone de 50 kilomètres, les camions passent à 100. [...] C'est dangereux.
(M. Martin Bellefroid, DT8, p. 23)

À cet égard, certains estiment que les services policiers n'exercent pas suffisamment de contrôle sur la vitesse (M. Martin Bellefroid, DT8, p. 23, M^{me} Louise Bellefroid, DT8, p. 24). Un résidant ajoute : « Actuellement, il n'y a plus de radar qui se fait à Pike-River depuis deux ans » (M. Jean Asnong, DT9, p. 44 et 45).

Un autre problème souvent mentionné concerne l'état des accotements :

[...] il n'y a pas d'accotement asphalté [...] entre Pike-River et Saint-Sébastien, ce n'est pas asphalté nulle part. [...] vous êtes en perte de contrôle si vous tombez en bas de la surface asphaltée.
(M. Martin Bellefroid, DT8, p. 23)

Les accotements, moi, j'ai mesuré au bout de l'asphalte, 5 pouces de dénivellation. Cet hiver-ci, il y a une auto qui s'en venait du village. [...] Elle est remontée sur l'asphalte, puis elle a frappé deux camions qui venaient en sens inverse. [...] une fraction de seconde plus vite, elle frappait face à face le camion. Il y aurait eu des morts. La route 133 à la hauteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River apparaît négligée pour plus d'un.
(M. Jean Asnong, DT9, p. 44).

Selon des participants, la présence d'ornières profondes, l'usure de l'asphalte et la poudrierie hivernale sont d'autres caractéristiques qui compromettent la sécurité des usagers de la route 133 (M^{me} Pierrette Alarie, DT9, p. 16 ; M. Serge Tougas, DT8, p. 34 et 35).

Une solution de rechange à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River

De façon générale, les participants de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River estiment qu'un aménagement adéquat de la route 133 entre Saint-Sébastien et Saint-Armand pourrait résoudre les problèmes de sécurité routière. Ils sont d'avis que cela permettrait d'éviter du même coup les dommages au milieu agricole et aux milieux écologiques sensibles que causerait le parachèvement de l'autoroute 35. Selon la municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River : « Dans l'éventualité où la route 133 était entretenue comme elle le devrait, nous pourrions continuer à utiliser cette route. Les sommes dépensées pour ce faire seraient de beaucoup inférieures à celles prévues pour la construction de l'autoroute » (DM13.1, p. 3). Conservation Baie

Missisquoi inc., tout comme des résidants (M. Jean Asnong et M^{me} Hélène Campbell, DM10.1), va dans le même sens :

La réfection de la route 133 n'empêcherait pas la création de zones protégées, ni de sites touristiques ou d'interprétation de la nature. Cette option aurait moins d'impact sur l'environnement et ses coûts seraient certainement moindres. Cette option permettrait de favoriser le développement économique sans dénaturer plusieurs communautés.
(DM20.1, p. 3)

Le segment entre le nord de Saint-Armand et la frontière

La conception du segment

La municipalité de Saint-Armand estime que l'échangeur proposé par le ministère des Transports serait de nature à résoudre le problème de sécurité routière sur la route 133 dans ce secteur. Le maire souligne :

[...] plusieurs accidents sont arrivés à cette intersection-là [Saint-Armand Sud] à cause du soleil, la température, en plus de cette courbe-là, les véhicules provenant du sud arrivent dans une courbe à peut-être 300 m avant l'intersection. Donc, on regarde une fois, puis des fois on commence à [...] traverser, puis ous ! un véhicule roule en haut de la vitesse permise, ce qui ne laisse pas le temps de réagir.
(M. Réal Pelletier, DT8, p. 8)

L'aménagement actuel de la route 133 près de la frontière occasionne aussi des problèmes d'encombrements routiers aux résidants. Une citoyenne demeurant près du poste frontalier explique : « À quelques périodes de l'année, la circulation allant vers les États-Unis se retrouve bloquée, parfois à partir de la douane jusqu'à la rue South et empêche les résidants d'entrer ou de sortir de chez eux » (M^{me} Perle St-Jean, DM4, p. 3).

La municipalité de Saint-Armand demande une réduction de la largeur de l'emprise de l'autoroute entre l'échangeur sud et le poste frontalier : « Le ministère des Transports pourrait se servir du terre-plein qu'il possède entre les deux voies (Nord/Sud) existantes actuellement pour faire la voie direction Sud, en y aménageant un muret [en béton] et des lampadaires entre les deux » (DM7, p. 4)

Appuyée par la municipalité, une citoyenne de Saint-Armand demande que l'autoroute projetée soit déplacée vers l'est afin d'éviter l'acquisition de plusieurs

propriétés par le ministère des Transports (M^{me} Perle St-Jean, DT9, p. 59 et 60). Un citoyen du même avis ajoute que cela occasionnerait « moins d'impact de bruit aux rues de la Falaise puis de Stanley Drive. Ça fait que le bruit de fond est moins important si [l'emprise de l'autoroute] est poussée » (M. Marcel Normandin, DT9, p. 66).

Un citoyen de Saint-Armand est par ailleurs inquiet des conséquences que pourrait avoir la bretelle qui relierait l'autoroute 35 au chemin de Saint-Armand :

[...] c'est l'intégrité même du chemin de Saint-Armand, partie prenante de notre paysage, qui risque d'être remis en cause par le ministère des Transports [...] Favoriser l'utilisation du chemin de Saint-Armand pour le transport routier, c'est aussi nuire aux conditions nécessaires à la protection du refuge d'oiseaux migrateurs de Philipsburg qui nécessite tranquillité, pureté de l'air. Ce site protégé s'étend sur quelque 500 hectares à partir de la baie Missisquoi et suit l'emprise sud du chemin de Saint-Armand. Or, favoriser l'accroissement du transport routier dans ce secteur le rendra d'autant plus vulnérable à cause du bruit et de la pollution associés au passage des camions lourds.
(M. Jean Trudeau, DT4, p. 9)

Le poste de contrôle et le parc routier

La dimension, la localisation et les services qui seraient offerts au parc routier que propose le ministère des Transports sont contestés par des résidents de Saint-Armand : « Pourquoi ce n'est pas à la frontière, la douane ? [...] Ça ne fait aucun sens d'abord. Et pourquoi c'est tellement grand ? » (M^{me} Margaret MacFarlane, DT4, p. 96). La propriétaire d'un restaurant situé en bordure de la route 133 dans cette municipalité est par ailleurs inquiète quant à l'avenir de son commerce : « Je me demande aussi si je devrais continuer de me battre [avec ceux qui ont] ignoré que nous sommes déjà en fonction depuis longtemps. On est intéressé à vivre » (M^{me} Bernadette Guillotte, DT8, p. 38).

La municipalité de Saint-Armand s'oppose aussi vivement à « l'implantation d'une halte routière avec services (restaurant, essence) projetée à moins d'un kilomètre de l'échangeur Saint-Armand Nord » (DM7, p. 6).

Par ailleurs, plusieurs citoyens estiment que des services d'information touristique devraient être offerts près de la frontière, y voyant une opportunité de promotion de la région. Ainsi, la porte-parole de Conservation Baie Missisquoi estime que :

Ça pourrait peut-être aider l'économie aussi locale si les gens étaient au courant des différents attraits touristiques et des différents refuges, les zones écologiques, les sentiers pédestres. S'ils le savaient dès leur entrée au pays, ils seraient probablement plus susceptibles d'aller dans ces endroits [...].
(M^{me} Nathalie Fortin, DT8, p. 45)

Dans cette optique, le maire de Saint-Armand demande l'implantation d'un centre d'information touristique près de la frontière afin de mettre en valeur les attraits naturels des environs. « Ça veut dire qu'on peut voir les sortes d'oiseaux qu'il y a là, les animaux qu'il y a là, puis c'est bien intéressant parce que ce n'est pas juste un centre d'information touristique, c'est qu'on peut avoir de l'information sur ce qu'il y a aux alentours aussi » (M. Réal Pelletier, DT8, p. 17). La Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi (DM20, p. 3) et Conservation Baie Missisquoi inc. appuient cette proposition. Ce dernier groupe estime qu'il faut « profiter de l'aménagement de cette halte pour mettre en valeur les milieux humides et faire de l'éducation sur la protection des milieux humides et des espèces que l'on y trouve » (DM23, p. 26).

Des propositions complémentaires

La gestion des sels de déglacage a fait l'objet de quelques remarques de la part de participants :

Moi, pour avoir vu il y a 15 ans au Michigan les terres abandonnées le long des autoroutes, je me posais la question pourquoi elles n'étaient plus cultivées, j'ai demandé ça à des producteurs, [...] ils les laissaient pousser en foin carrément, ils le coupaient pour le laisser là parce que les vaches voulaient même plus en manger, tellement [...] elles n'aimaient pas le goût ou, en tout cas, c'était pas mangeable.
(M. Jean Asnong, DT4, p. 68)

La Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi demande par ailleurs de :

Réduire au maximum l'épandage du sel dans la section d'autoroute traversant la rivière aux Brochets, longeant la forêt marécageuse et le marais de l'Étang Streit et gérer le déblaiement de la neige et le ruissellement des eaux de façon à capter le sel, sans créer des mares d'eaux salées en bordure de l'autoroute qui pourraient attirer la faune.
(DM23, p. 25)

Des citoyens se sont plaints du fait que des rebus de toutes sortes soient jetés par les conducteurs le long de la route 133. Ils ont réclamé la mise en place d'une politique vigoureuse du gouvernement visant à contrer ce phénomène : « Nous vous demandons donc d'instaurer une politique punitive en installant des affiches prévenant

d'une amende en cas de rejet de déchet le long de la route et une surveillance policière accrue » (M. Jean Asnong et M^{me} Hélène Campbell, DM10, p. 2).

Plusieurs participants ont demandé une révision de la procédure du ministère des Transports à l'égard du processus de disposition des immeubles excédentaires. C'est le cas notamment de trois citoyens :

Selon nous, il doit y avoir une modification dans le processus des immeubles excédentaires et contacter tous les expropriés concernés et leur offrir en premier lieu la chance de récupérer leurs terrains à des prix raisonnables. Pour nous, c'est le gros bon sens et non pas un règlement qui est peut-être écrit depuis trop longtemps et qui devrait être modifié.

(M^{me} Sylvie Choinière et M. Clarisse Choinière, DM22, p. 1)

[...] mais j'aimerais aussi qu'on se penche sur la possibilité de donner une chance aux anciens propriétaires de ces terrains-là, qui sont des terres agricoles [...] J'aimerais qu'on ait un respect de peut-être me le redonner s'il est excédentaire. [...] J'aimerais ravoir mon terrain qu'on est venu me chercher [...] il y a 30 ans.

(M^{me} Marielle Cartier-Viens, DT6, p. 69)

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe et le Syndicat de l'UPA des Frontières appuient ces demandes (DM17, p. 3). La municipalité de Saint-Armand abonde dans le même sens :

Nous croyons que les propriétaires voisins des emprises à rétrocéder devraient avoir le choix de prendre ou non possession d'une partie de terrain qui fut la leur il y a de nombreuses années. Ces superficies sont souvent enclavées, elles ne sont accessibles que par un accès consenti par le propriétaire voisin.

(DM17, p. 3)

La qualité de vie et l'acceptation sociale

Le regroupement 35 fois NON a lancé un appel aux municipalités concernées par le projet afin de :

S'assurer que l'urbanisation future se fasse en respectant l'esprit de la proposition du ministère des Transports 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 hiérarchisés minimisant les accès direct sur la 133.

(DM25, p. 15)

Un citoyen demande quant à lui des aménagements en vue d'améliorer le paysage :

Déjà le ministère des Transports prévoit installer des arbustes pour attraper la neige, en plus des écrans de maïs. Pourquoi ne pas planter en plus des arbres qui atteindront 10, 15 mètres de hauteur ? Qu'est-ce qui empêcherait d'avoir une rangée d'arbres (de différentes espèces si possible) qui serait plantée entre les rangées de maïs brise-vent et les arbustes attrape-neige prévus ? [...] Il faut pouvoir aller au-delà des habitudes développées dans le passé pour pouvoir se projeter dans l'avenir et visualiser un déplacement sur une autoroute qui serait bordée d'arbres.

(M. François Desrosiers, DM30, p. 2)

Conservation Baie Missisquoi inc. préconise pour sa part la mise en place de mesures « pour une meilleure concertation entre les responsables du projet et les différents résidants, commerçants et les agriculteurs le long du tracé » (DM20, p. 4). La porte-parole de Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi a indiqué qu'il importe de définir et de mettre en place des mesures visant à compenser les impacts occasionnés par la réalisation du projet :

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

(M^{me} Chantal d'Auteuil, DT9, p. 34 et 35)

Une commerçante est aussi d'opinion qu'il faut favoriser la concertation :

Pour qu'elles progressent, toutes les formes de vie ont besoin de paix. Sans cette paix, les espèces doivent lutter pour leur survie et n'ont jamais l'occasion de pousser plus loin la force et la sagesse qu'elles ont acquises. [...] Serait-il possible de travailler ensemble un jour ? D'essayer de connecter ensemble la bureaucratie, l'agriculture, le commercial, pour faire quelque chose qui est bien pour l'humanité ? Parce que les humains vont toujours être là aussi.

(M^{me} Bernadette Guillotte, DT8, p. 39)

Chapitre 2 **La raison d’être du projet au regard du milieu d’insertion**

Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 reliant Saint-Jean-sur-Richelieu au poste douanier de Saint-Armand à la frontière américaine a été conçu à la fin des années 1960 dans la foulée des investissements massifs consentis dans les infrastructures par le gouvernement du Québec. C'est ainsi que la majeure partie des terrains nécessaires à sa réalisation fut acquise à une époque où l'évaluation environnementale des projets ne suivait pas la même démarche qu'aujourd'hui.

En mars 2002, lors d'une rencontre du Triangle d'Excellence, association représentant les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Plattsburgh et Burlington, des élus de plusieurs paliers gouvernementaux ont convenu de la nécessité d'un parachèvement rapide de l'autoroute 35, et ce, autant pour la sécurité des usagers que pour favoriser les échanges commerciaux entre les régions¹. En mai de la même année, le ministre des Transports déposait un avis de projet auprès du ministère de l'Environnement indiquant son intention d'aller de l'avant avec le projet de parachèvement de l'autoroute 35.

La commission présente ici le contexte local dans lequel s'insère le parachèvement de l'autoroute 35, la raison d'être du projet et les enjeux globaux liés au milieu d'insertion.

Le contexte

La présente section vise à établir le contexte d'insertion du projet en dressant un portrait économique de la région et en décrivant les orientations régionales en matière d'aménagement du territoire et de développement économique.

1. Triangle d'Excellence (2002). Quatrième symposium du Triangle d'Excellence.
[En ligne (24 février 2006) : www.triangle-excellence.com/francais/symposiums/4.php]

Le portrait de la Montérégie

La démographie

La population de la Montérégie représentait 17,9 % de la population du Québec en 2004, avec un peu plus de 1,3 million de personnes¹. La population du Québec a connu une progression de 22,7 % entre 1971 et 2001 (Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, 2005, p. 6). Le rythme très élevé de croissance démographique de la Montérégie a dépassé de 2,5 fois celui du Québec durant la même période, ce qui est en partie attribuable à une migration interrégionale¹.

Cette croissance de la population se répartit cependant de façon inégale sur le territoire de la région. La périphérie immédiate de Montréal ou encore les environs des principales voies d'accès menant vers la métropole ont un taux de croissance nettement plus élevé. Alors que 10 % plus de personnes vivaient dans la MRC du Haut-Richelieu en 2005 par rapport à 1996, la croissance de la population de la MRC de Brome-Missisquoi affichait un taux de moins de 2 % pour la même période².

La structure industrielle

La structure industrielle de la Montérégie se caractérise par un secteur bioalimentaire florissant et par une proportion plus élevée des emplois tributaires du secteur secondaire par rapport à celle du Québec, comme en fait foi le tableau 1.

La localisation géographique de la Montérégie lui confère un avantage sur les autres régions du Québec en raison de la proximité des marchés étasuniens et de ceux de la métropole québécoise. C'est ainsi qu'en 2002 la Montérégie comptait 1 537 établissements exportateurs sur son territoire, soit près de 17 % des établissements exportateurs québécois. Cette proportion la place au deuxième rang parmi les régions exportatrices du Québec, tout juste derrière la Communauté métropolitaine de Montréal. Par ailleurs, la Montérégie exportait pour 10 347 millions de dollars en 2002 dans une proportion de 80,9 % vers les États-Unis³.

En excluant la Rive-Sud de Montréal qui fait aussi partie de la Montérégie, les pôles montréalais d'activités économiques les plus importants sont situés à Saint-Jean-

-
1. Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. *Montérégie, portrait socioéconomique, démographie et occupation du territoire*. [En ligne (24 février 2006) : www.mdeie.gouv.qc.ca/page/web/portail/developpementRegional/nav/regions/42250]
 2. Institut de la statistique du Québec. *Estimation de la population des MRC et des territoires équivalents au 1^{er} juillet des années 1996 à 2005*. [En ligne (24 février 2006) : www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons_regnl/regional/mrc_1996_2005.htm]
 3. Institut de la statistique du Québec. *Établissements exportateurs de marchandises et valeur des exportations, Montérégie et ensemble du Québec, 1999-2003*. [En ligne (24 février 2006) : www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/profil16/econo_fin/comm_ext/exportations16.htm]

sur-Richelieu, Saint-Hyacinthe, Varennes, Granby et Bromont (DA39, p. 30 et 32 ; DA39.1, cartes 2-3 et 2-4). De plus, certaines entreprises manufacturières se distinguent par la forte valeur des produits qu'elles fabriquent et exportent. Cette forte valeur associée à la dispersion des pôles d'activités économiques sont des facteurs qui favorisent le transport routier comme principal moyen d'expédition des marchandises, et ce, même si la Montérégie possède un important réseau ferroviaire. Le camionnage semble en effet répondre davantage à l'évolution de l'économie et aux exigences des industriels en matière de fiabilité, de temps de livraison et de flexibilité (*ibid.*, p. 32).

Tableau 1 Structure industrielle selon l'emploi, 2004

	Montérégie		Ensemble du Québec		Proportion de la Montérégie par rapport à l'ensemble du Québec
	Milliers d'emplois	%	Milliers d'emplois	%	%
Secteur primaire	16,4	2,4	85,4	2,3	19,2
Secteur secondaire	166,3	24,2	795,8	21,6	20,9
Fabrication	133,3	19,4	629,3	17,1	21,2
Construction	33,0	4,8	166,5	4,5	19,8
Secteur tertiaire	504,2	73,4	2 804,7	76,1	18,0
Total	687,0	100	3 686,0	100	18,6
* Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme de leurs éléments en raison de l'arrondissement.					

Source : ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation¹

Le train n'est habituellement utilisé que pour le transport sur de longues distances de marchandises de faible valeur occupant un fort volume. De plus, le transport ferroviaire nécessiterait des installations intermodales qui ne sont pas disponibles en Montérégie (*ibid.*, p. viii et xx).

- ♦ **Constat** – La commission constate le dynamisme économique de la Montérégie. Elle note que la dispersion des principaux pôles d'activité sur le territoire et les exigences des industriels en matière de fiabilité et de flexibilité favorisent le camionnage comme principal mode de transport des marchandises.

1. Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. *Montérégie, portrait socioéconomique, structure industrielle*.
[En ligne (24 février 2006) : www.mdeie.gouv.qc.ca/page/web/portail/developpementRegional/nav/regions/42250]

Les orientations régionales

Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 se situe en Montérégie, plus précisément dans les MRC du Haut-Richelieu et de Brome-Missisquoi. Il apparaît important de connaître les orientations régionales, ainsi que celles des MRC et de leurs municipalités concernées en matière de développement économique et d'aménagement du territoire.

Le Conseil régional de développement de la Montérégie a conclu une entente-cadre avec le gouvernement du Québec en matière de développement économique. Un des axes vise à appuyer le développement économique durable de la Montérégie en misant sur les forces de la région. Un des moyens proposés pour atteindre cet objectif consiste à optimiser le transport des marchandises et des personnes en consolidant le réseau de transport actuel. Le parachèvement de l'autoroute 35 n'est pas nommément inscrit dans la stratégie d'action. Le Conseil juge prioritaires la réalisation de l'autoroute 30 et sa participation à l'élaboration du plan de transport de la Montérégie (ministère des Régions, 2001, p. 28 et 31).

La MRC du Haut-Richelieu

Le parachèvement de l'autoroute 35 serait en partie réalisé sur le territoire de la MRC du Haut-Richelieu, dans les secteurs de Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Alexandre et Saint-Sébastien. En matière d'aménagement du territoire, notons que le *Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC du Haut-Richelieu* est en vigueur depuis juin 2004. Les grandes orientations portent entre autres sur la gestion des dualités en territoire agricole, la gestion des usages à l'intérieur des zones sensibles telles que la baie Missisquoi, la gestion de l'urbanisation et celle du réseau de transport.

En matière de développement urbain, le Schéma précise que, bien que la plupart des municipalités qui composent la MRC aient suffisamment d'espace à l'intérieur des périmètres d'urbanisation qui leur sont alloués, certaines souhaitent une expansion de ces périmètres. D'ailleurs, en novembre 2005, la MRC a adopté un règlement qui n'a pu entrer en vigueur, en vue de modifier son schéma d'aménagement et de développement révisé particulièrement en ce qui concerne la gestion de l'urbanisation en zone agricole. Or, plusieurs des dispositions de ce règlement, et plus particulièrement celles concernant la protection du territoire agricole, ont été jugées non conformes aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire par le ministre des Affaires municipales et des Régions (DB65).

Par ailleurs, le territoire de la MRC est reconnu pour avoir été développé de façon linéaire le long des principaux axes routiers, ce qui donne lieu à un nombre élevé d'accès aux artères principales occasionnant de nombreux points de conflits (DB6, p. 40). Il en résulte, selon le Schéma, des zones de bruit qui perturbent la qualité de vie des résidents. Le Schéma porte aussi une attention spéciale à la gestion de la circulation lourde considérée comme une autre source de diminution de la qualité de vie.

De plus, le Schéma présente l'autoroute 35 comme l'une des infrastructures majeures pouvant favoriser une meilleure intégration et une meilleure fluidité interrégionale. En contrepartie, il est constaté que l'actuelle route 133 ne faciliterait pas le trafic de transit sur le plan de la fonctionnalité et de la sécurité, puisqu'elle traverse plusieurs noyaux urbains (DB6, p. 39 et 200).

La région du Haut-Richelieu est tributaire en bonne partie du dynamisme économique de Saint-Jean-sur-Richelieu, principal pôle économique de la MRC. Cette ville joue un rôle important comme centre de services pour toute la population régionale, en plus de soutenir un important bassin d'emplois à l'intérieur de son périmètre urbain. Elle est cependant aux prises avec l'exode journalier d'une partie de sa population qui travaille à Montréal ou en périphérie. Le taux de navettage en direction de la Rive-Sud et de l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal est de 40 % et il est en croissance soutenue (DM14.6, p. 20). Certains des axes de développement économique de la MRC du Haut-Richelieu visent donc la création d'emplois locaux.

Cette volonté colore aussi le schéma d'aménagement révisé de la MRC du Haut-Richelieu. La MRC situe ses pôles industriels à Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Alexandre, Henryville et Lacolle. Ces pôles sont tous situés à des endroits stratégiques ayant un lien direct avec une autoroute existante ou projetée, ou à proximité de celle-ci. Selon la MRC, « le succès du rendement de ces différents parcs et de la planification d'une réserve d'espace industriel sera en grande partie redevable à la qualité de la structure autoroutière, principalement l'autoroute 35 qui, par son prolongement, devra positionner avantageusement l'agglomération dans les échanges entre la métropole et les états américains » (DB6, p. 103). Elle déplore par conséquent que « la discontinuité du lien autoroutier entre l'autoroute 89 du Vermont et l'autoroute 35 ne permet pas de supporter convenablement les échanges économiques extérieurs » (*ibid.*, p. 200).

Les municipalités de la MRC du Haut-Richelieu

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et les municipalités de Saint-Alexandre et de Saint-Sébastien accueilleraient favorablement sur leur territoire le parachèvement de

l'autoroute 35¹. La nouvelle ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a été constituée en janvier 2001 après la fusion de la municipalité de L'Acadie, de la municipalité de paroisse de Saint-Athanase ainsi que des anciennes villes d'Iberville, de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Saint-Luc. La nouvelle ville, désignée d'abord sous le nom de Saint-Jean-Iberville, est devenue Saint-Jean-sur-Richelieu le 26 mai 2001. Le secteur de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu touché par le projet est l'ancienne municipalité de paroisse de Saint-Athanase.

Notons que la vocation du territoire agricole est confirmée dans les orientations des trois plans d'urbanisme, soit ceux du secteur Saint-Athanase, de Saint-Alexandre et de Saint-Sébastien, et que Saint-Alexandre souhaite étendre son périmètre d'urbanisation (DB43, p. 7 ; DB52, p. 29 ; DB9, p. 22 et 24). Le parachèvement de l'autoroute 35 y est également prévu, ceci en conformité avec le schéma de la MRC (DB9, p. 34 ; DB52, p. 6). En ce qui concerne la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, le plan d'urbanisme du secteur Saint-Athanase ne fait pas mention du parachèvement de l'autoroute 35 sur son territoire, bien que la Ville se soit clairement exprimée en faveur du projet au cours de l'audience publique (DM14, p. 1).

- ♦ **Constat** – *La commission constate que la MRC du Haut-Richelieu et ses municipalités directement touchées par le projet, soit Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Alexandre et Saint-Sébastien, sont favorables au parachèvement de l'autoroute 35.*

La MRC de Brome-Missisquoi

Le parachèvement de l'autoroute 35 serait en partie réalisé sur le territoire de la MRC de Brome-Missisquoi, dans les secteurs de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand. Au moment de l'audience publique, le *Schéma d'aménagement révisé de remplacement de la MRC de Brome-Missisquoi*, daté de juin 2004, n'était toujours pas en vigueur, ayant été jugé non conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire par le ministre des Affaires municipales et des Régions. Parmi les principaux points d'achoppement, notons la gestion de l'urbanisation de même que la protection du territoire et des activités agricoles. Ainsi, il est demandé à la MRC de « faire preuve d'une plus grande volonté dans le contrôle des activités urbaines à l'extérieur des périmètres d'urbanisation » (DB15, p. 4). L'emploi de certains termes et le contenu de certains critères devant régir les usages non agricoles « confèrent une grande marge de manœuvre aux municipalités et laissent place aux interprétations les plus diverses », ce qui pourrait, selon le ministre des Affaires municipales et des Régions, ouvrir la

1. Les plans d'urbanisme de ces municipalités se rapportent au schéma d'aménagement de la MRC d'octobre 1988 et doivent ainsi faire l'objet d'une mise à jour en fonction du nouveau schéma révisé en vigueur depuis juin 2004.

voie à des stratégies d'aménagement particulières trop permissives (*ibid.*). Par ailleurs, il se dit satisfait de la diminution des superficies vouées à l'urbanisation dans les îlots déstructurés, notamment à Saint-Armand et à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.

Le schéma d'aménagement révisé de remplacement reconnaît que l'éparpillement des pôles de développement, la faible densité de la population et les attraits touristiques du territoire sont des éléments qui influencent la demande en transport ainsi que la capacité des réseaux routiers à satisfaire à cette demande (DB5, p. 95).

Du point de vue de l'achalandage des axes nord-sud traversant le territoire de la MRC, la route 133 n'est pas considérée comme un axe principal de transport, en comparaison notamment des routes 139, 235 et 241. Cependant, il est reconnu que la route 133 représente la deuxième porte d'entrée la plus importante au Québec en provenance des États-Unis, après Lacolle, en plus de constituer un axe interrégional avec le Haut-Richelieu puis vers Montréal, via l'actuelle autoroute 35 (*ibid.*, p. 218, et 223 à 225).

Le schéma de la MRC retient du projet de parachèvement de l'autoroute 35 qu'il « vise à canaliser la circulation de transit qui emprunte actuellement la route 133 et à faciliter les échanges entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre » (*ibid.*, p. 218).

Tout en faisant mention du projet dans son schéma d'aménagement révisé, elle n'en exprime pas le besoin pour son propre développement et reprend l'analyse du ministère des Transports qui estime que « la route 133 peut, compte tenu des ressources disponibles, offrir un niveau de service adéquat pendant de nombreuses années » (*ibid.*). La MRC estime en outre que la planification de cet axe majeur de circulation et l'étude de ses impacts sur l'environnement naturel, le milieu bâti et l'agriculture devront être rigoureuses, compte tenu que le tracé projeté traverse des milieux fragiles, en particulier aux abords de la rivière aux Brochets, et divise la localité de Philipsburg en deux (*ibid.*).

Enfin en 2004, dans son calendrier de mise en œuvre des priorités d'aménagement en matière de transport terrestre, la MRC classait le parachèvement de l'autoroute 35 dans un horizon qualifié d'*à très long terme* (*ibid.*, p. 253).

Les municipalités de la MRC de Brome-Missisquoi

Le parachèvement de l'autoroute 35 emprunte le territoire des municipalités de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand. La nouvelle municipalité de Saint-Armand a été créée le 3 février 1999. Elle est issue du regroupement de la municipalité de Saint-Armand et de la municipalité de village de Philipsburg.

Parmi les orientations contenues dans les plans d'urbanisme des deux municipalités¹, les fonctions agricole et agroforestière sont confirmées. À Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, le parachèvement de l'autoroute 35 est considéré comme un projet de contournement du village qui pourrait remédier aux inconvénients de bruit, de poussière et de sécurité qu'occasionne le trafic de transit sur la route 133 (DB37, p. 18). Du côté de Saint-Armand, le plan d'urbanisme du secteur de Phillipsburg vise à s'assurer que le projet du ministère des Transports n'entrave pas l'accès à la zone industrielle et que l'aménagement du village soit conçu en fonction de ce projet. L'amélioration de la sécurité routière et piétonnière sur la route 133 est également mentionnée (DB23, p. 7 et 16).

- ♦ **Constat** – *La commission constate que la MRC de Brome-Missisquoi et ses municipalités directement touchées par le projet, soit Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand, ne placent pas en priorité le parachèvement de l'autoroute 35 dans leurs orientations en matière d'aménagement du territoire.*

À la lumière des positions en matière d'aménagement du territoire et de développement économique des différents paliers décisionnels concernés, le parachèvement de l'autoroute 35 ne constitue pas un outil de développement économique unanimement souhaité sur le territoire de la Montérégie.

- ♦ **Constat** – *La commission constate que le projet de parachèvement de l'autoroute 35 est inscrit comme prioritaire au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC du Haut-Richelieu. Cependant, ce projet ne semble pas faire partie de la stratégie de développement économique de la Montérégie et ne fait pas l'unanimité sur ce territoire compte tenu que la MRC de Brome-Missisquoi, sans s'y opposer formellement, émet des réserves en raison de ses impacts éventuels.*

La raison d'être du projet

La commission aborde ici la raison d'être du projet en traitant des grandes orientations en matière de transport et de l'importance de la route 133 comme corridor de commerce. Les besoins d'infrastructures de transport plus efficaces, la sécurité routière et la qualité de vie y sont également traités.

1. Les plans d'urbanisme de ces municipalités se rapportent au schéma d'aménagement de la MRC de septembre 1989. Les municipalités devront mettre à jour leur plan respectif, le cas échéant, à la suite de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé de la MRC.

Les raisons invoquées par le ministère des Transports pour justifier le projet de parachèvement de l'autoroute 35 sont de quatre ordres (PR3.1, p. 39 ; DA1, p. 11) :

- contribuer au développement économique de Montréal, de la Montérégie et des autres régions du Québec en facilitant les échanges commerciaux avec la Nouvelle-Angleterre ;
- améliorer le confort de déplacement et les temps de parcours de la circulation de transit dans cet axe ;
- améliorer la sécurité routière sur la route 133 ;
- améliorer la qualité de vie des citoyens résidant à proximité de la route 133.

Les orientations gouvernementales en matière de transport

Selon le mémoire déposé dans le cadre de la réforme de la *Loi sur les transports au Canada* (L.C. 1996, c. 10) en 2000, le ministère des Transports du Québec définit le rôle de l'intervention gouvernementale en matière de transport, lequel consiste à assurer des services de transport efficaces, sécuritaires, viables, accessibles et répondant aux besoins de la collectivité. Ces services doivent être un outil de développement économique permettant d'atteindre une plus grande compétitivité. Il y est cependant mentionné la nécessité de rechercher un équilibre entre les besoins des collectivités et les besoins d'une économie plus compétitive, entre la croissance économique et une meilleure qualité de vie, entre le développement de grands centres urbains et celui des régions éloignées. Y sont valorisées les dimensions sociales et de qualité de vie liées aux transports, telles l'amélioration de la sécurité dans les déplacements, l'amélioration de l'accès au territoire, aux biens et services requis pour le développement collectif et individuel, en plus de la recherche d'une plus grande équité sociale. Cette approche offre donc des balises aux interventions de l'État en matière de transport (ministère des Transports, 2000A, p. 1 et 4).

La qualité des infrastructures est déterminante pour assurer la compétitivité de l'économie du Québec. Actuellement, les infrastructures routières du Québec seraient, dans l'ensemble, de qualité moindre que celles des États-Unis. Le ministère des Transports a estimé à près de 3 G\$ les sommes requises au cours de l'actuelle décennie pour réparer et améliorer, notamment en complétant certains liens autoroutiers, le réseau stratégique de la grande région montréalaise, ce qui inclut une partie de la Montérégie (*ibid.*, p. 8). Pour l'ensemble de la province, le Ministère évalue qu'il faudrait 10 G\$ pour atteindre ces objectifs. De plus, le Plan stratégique

2005-2008 du Ministère précise, dans la première de ses orientations, vouloir assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles :

[...] le vieillissement des infrastructures soulève l'enjeu majeur qui consiste à en assurer la pérennité dans un contexte difficile sur le plan des finances publiques. Des efforts notables doivent donc être consacrés à leur conservation pour préserver cet important patrimoine collectif et parvenir à offrir aux usagers des infrastructures dont l'état se compare à celui des administrations voisines du Québec.

(Ministère des Transports, 2005, p. 16)

La seconde orientation du plan stratégique vise l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable. Les réseaux internationaux et interrégionaux sont particulièrement ciblés :

Plusieurs grands projets doivent être entrepris pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage de chacune des régions du Québec.

(*Ibid.*, p. 20)

Afin de planifier ses activités et d'établir ses priorités pour la région de la Montérégie, le ministère des Transports travaille à l'élaboration d'un plan de transport qui encadrera l'action du Ministère jusqu'en l'an 2016. *Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations* présente l'état de la situation des transports en Montérégie et fournit les orientations à privilégier par le Ministère. En Montérégie, le réseau routier stratégique est constitué des autoroutes 10, 15, 20, 30, 35, 40 et 540 de même que de la route nationale 133. Or, même si la route 133 est considérée comme partie intégrante du réseau stratégique de commerce extérieur, le document d'orientation du Ministère ne fait pas mention du parachèvement de l'autoroute 35 comme faisant partie des travaux à envisager. Tout au plus, il y est indiqué que la route 133 présente des déficiences géométriques qui nuisent à la fluidité et à la sécurité routière (DA39, p. vii, 9, 219 et 237).

Une orientation positionne la route 133 dans le réseau routier supérieur en tant que corridor voué au commerce extérieur. Une autre orientation vise l'amélioration et le développement des systèmes de transport en soutien au commerce extérieur. Cependant, dans les objectifs découlant de cette orientation, le parachèvement de l'autoroute 35 n'est pas mentionné. Les priorités d'intervention sont plutôt le parachèvement des autoroutes 20 et 30 vers l'ouest et l'amélioration des tronçons autoroutiers dont la fonctionnalité est déficiente tels que les autoroutes 10 et 20 (*ibid.*, p. 236 et 238).

- ♦ **Constat** – *La commission constate que le parachèvement de l'autoroute 35 n'a pas été jugé prioritaire par le ministère des Transports dans le document Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations (version 2001) et dans le Plan stratégique 2005-2008.*

L'importance de la route 133 comme corridor de commerce

La Montérégie est une région charnière au Québec pour le transport des marchandises puisque plus de 80 % de la valeur des exportations québécoises destinées aux États-Unis transitent par ses voies routières. Ainsi, l'autoroute 20 qui rejoint l'autoroute 401 en Ontario draine 43 % en valeur des exportations québécoises. L'autoroute 15, par le poste frontalier de Lacolle, suit avec 29 % et vient ensuite la route 133, par le poste de Saint-Armand, avec 19 %. Le Vermont représente la destination de 60 % des produits exportés transitant par Saint-Armand, suivi par le Massachusetts avec 11 %. Les principaux produits exportés vers ces destinations en matière de valeurs sont les composantes électroniques, les vêtements, les produits chocolatiers et les produits issus du bois (DA39, p. ix, 9 et 215).

Une enquête origine-destination du ministère des Transports révèle que l'essentiel des déplacements sur la route 133 actuelle à destination des États-Unis provient pour 67,8 % de la région immédiate de Saint-Jean-sur-Richelieu, contre un peu plus de 15,4 % de l'île de Montréal et 4,2 % de Longueuil (DA19, p. 8). Par ailleurs, selon les estimations du Ministère, une fois le parachèvement de l'autoroute 35 complété en 2011, un maximum de 180 camions supplémentaires serait attribuable au transfert de camionnage utilisant actuellement les autoroutes 15 et 55 (M. Bernard Caron, DT1, p. 23).

- ♦ **Constat** – *La commission constate que le corridor routier de la route 133 est important pour le commerce extérieur du Québec, particulièrement pour la région immédiate de Saint-Jean-sur-Richelieu.*

Les débits actuels et projetés

Un des éléments de justification du projet consiste à obtenir une meilleure fluidité et un plus grand confort pour les utilisateurs empruntant le corridor routier. Actuellement, le temps requis pour parvenir à la frontière américaine en partant de Saint-Jean-sur-Richelieu est de 30 minutes (DA15, p. 30). Advenant la réalisation du projet, un usager de l'autoroute 35 y parviendrait en un peu plus de 19 minutes (DA19, p. 12). La plus longue durée de parcours sur la route 133 s'explique par une distance plus grande à parcourir et par des limites de vitesse réduites au moment de la traversée des agglomérations. Selon la norme du ministère des Transports :

[...] une route nationale sert aux mouvements de circulation prioritaires, donc à la mobilité, les accès doivent être limités dans le but de garder la vocation première de circulation (pour les nouvelles routes nationales, aucun accès n'est autorisé), le débit varie entre 500 et 15 000 véhicules/jour en milieu rural, l'écoulement de circulation est ininterrompu sauf aux feux de circulation, et la vitesse de base doit être entre 80 et 110 km/h.
(DA15, p. 18)

Les tableaux 2 et 3 présentent les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur la route 133 actuelle et sur l'autoroute projetée. En 2000, le débit sur la route 133 était de 11 700 véhicules par jour à Saint-Jean-sur-Richelieu. Il serait, selon le ministère des Transports, de 20 000 véhicules par jour en 2021. Par contre, advenant la réalisation du projet, le débit modélisé de l'année 2021 serait de 12 000 véhicules sur la route 133, ce qui correspond à toutes fins utiles au niveau de débit de l'année 2000. Pour le reste du parcours, la circulation sur la route 133 serait moins dense advenant la réalisation du projet. Selon le secteur considéré, cette route perdrait entre la moitié et les trois quarts de son débit.

Par ailleurs, les tableaux indiquent que, tant pour la route 133 que pour l'autoroute 35, la densité de véhicules serait décroissante du nord au sud. Le débit total de véhicules qui circuleraient sur l'autoroute diminuerait en effet passablement dès le premier échangeur à Saint-Jean-sur-Richelieu. Selon l'évaluation du ministère des Transports, le débit serait de 21 900 véhicules en 2021 au point de départ de l'autoroute projetée. Il serait réduit de près de 41 % dès les premiers kilomètres en direction sud, soit une perte de 9 000 véhicules incluant 1 080 camions lourds. Bien que le débit augmenterait légèrement en direction de Saint-Alexandre, il ne serait plus que de 8 000 véhicules avant l'échangeur de Saint-Sébastien, soit une chute de plus des deux tiers par rapport au point de départ. Notons que, même si la proportion de véhicules tendait à diminuer du nord au sud, la quantité de véhicules lourds demeurerait relativement stable.

- ◆ **Constat** – *La commission constate que le débit de circulation estimé pour l'année 2021 sur la portion de la route 133 traversant Saint-Jean-sur-Richelieu excéderait la norme du ministère des Transports pour une route nationale. Il s'agit du seul secteur où il est prévu que cette norme ne serait pas respectée.*
- ◆ **Constat** – *La commission constate que le débit de circulation estimé pour l'année 2021 sur l'autoroute 35 tend à diminuer du nord au sud. Par rapport au point de départ de l'autoroute projetée, le débit serait en effet réduit de plus de 40 % dès les premiers kilomètres et de plus des deux tiers avant Saint-Sébastien.*

Tableau 2 Les débits sur le parcours de la route 133, du nord au sud (actuels et projetés)

	Saint-Jean-sur-Richelieu, avant le chemin de la Grande-Ligne		Saint-Jean-sur-Richelieu, après le chemin de la Grande-Ligne		Sainte-Anne-de-Sabrevois, au nord de la route 225		Entre Sainte-Anne-de-Sabrevois et Henryville		Entre Henryville et Saint-Sébastien		Entre Saint-Sébastien et Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River		Entre Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand	
Périodes	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds
DJMA 2000 sans l'autoroute 35	12 900	n.d.	11 700	1 600	8 800	1 100	6 500	1 400	5 000	1 400	5 000	1 400	4 100	1 300
DJMA 2000 avec l'autoroute 35	5 200	n.d.	6 000	400	3 100	n.d.	2 500	n.d.	1 700	100	1 250	175	500	50
DJMA 2021 sans l'autoroute 35	n.d.	n.d.	20 000	n.d.	15 000	n.d.	8 800	n.d.	6 900	n.d.	6 900	n.d.	4 400 ou 5 550	n.d.
DJMA 2021 avec l'autoroute 35	n.d.	n.d.	12 000	n.d.	7 000	n.d.	3 100	n.d.	2 300	n.d.	1 675	n.d.	675	n.d.

Tableau 3 Les débits sur le parcours du parachèvement de l'autoroute 35, du nord au sud (actuels et projetés)

	Saint-Jean-sur-Richelieu, avant la jonction avec la route 133		Saint-Jean-sur-Richelieu, avant le chemin de la Grande-Ligne		Saint-Alexandre, avant l'échangeur de Saint-Alexandre		Entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien, avant l'échangeur de Saint-Sébastien		Entre Saint-Sébastien et Saint-Armand, avant l'échangeur au nord de Saint-Armand		Saint-Armand, avant l'échangeur au sud de Saint-Armand		Saint-Armand, entre l'échangeur au sud de Saint-Armand et la frontière américaine	
Périodes	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds	Débit	Véhicules lourds
DJMA 2000	12 700	1 016	7 500	600	8 300	581	5 900	590	3 650	876	3 990	878	3 310	894
DJMA 2011	17 000	1 700	10 000	1 000	11 150	1 004	6 900	966	4 200	1 176	4 600	1 196	3 800	1 178
DJMA 2021	21 900	2 628	12 900	1 548	14 300	1 573	8 000	1 520	4 900	1 568	5 400	1 620	4 500	1 575

Source : DA19, figures 1.4 et 1.5 et annexe B.

Cependant, un faible débit ne garantit pas une bonne fluidité en tout temps. Le niveau de service de la 30^e heure pour la route 133 en 2000 variait ainsi de A à E¹ selon ses portions, et ce, malgré le débit enregistré à ces endroits : « La route 133 pose donc des problèmes de fluidité liés à la présence d'agglomérations, y compris à Saint-Athanase (Saint-Jean-sur-Richelieu), qui cadre mal avec sa fonction de route nationale et de lien transfrontalier principal » (DA19, p. 10). Selon le ministère des Transports, le niveau de service de la route 133 en 2021 aurait tendance à se détériorer pour se situer majoritairement entre D et E si rien n'était fait pour y remédier.

♦ **Constat** – *La commission constate que le niveau de service de la route 133 est déficient à certains endroits et à certains moments de l'année.*

La commission a aussi cherché à établir quel serait le débit de circulation minimal requis pour justifier la construction d'une autoroute en milieu rural. Dans un précédent dossier traité par le BAPE, un représentant du ministère des Transports avait alors affirmé que ce seuil minimal était de 8 000 véhicules/jour (BAPE, 1997, p. 67). En comparant ce seuil avec les débits modélisés de l'année 2021 du tableau précédant, l'autoroute ne serait justifiée que jusqu'à Saint-Sébastien. Notons que la capacité théorique d'une voie d'autoroute est d'environ 2 400 équivalents automobiles par heure, dans des conditions idéales (Gourvil et Joubert, 2004, p. 3).

La commission a aussi tenté d'établir le niveau de congestion potentielle de l'autoroute 35 en fonction des débits modélisés par le ministère des Transports. Selon ses chiffres, une autoroute à quatre voies, dans la portion de l'autoroute où le DJMA prévu en 2021 est le plus élevé, soit à l'entrée nord de l'autoroute projetée, aurait un débit journalier moyen de 21 900 véhicules. Cela correspond à 5 375 véhicules par voie par jour. Ainsi, l'autoroute serait, selon sa capacité théorique et les débits modélisés, très rarement congestionnée, voire jamais si l'on compare le niveau de débit aux seuils de congestion établis dans le tableau 4. Si cette situation semble idéale du point de vue des usagers, elle soulèverait des questions du point de vue du bien commun. Un document de la Conférence Européenne des Ministres des Transports affirme d'ailleurs que :

[...] prendre pour référence une situation de circulation fluide revient à commettre une erreur : lorsque la situation est fluide, la capacité des infrastructures est sous-utilisée au point de ne pas justifier des investissements dans cette capacité infrastructurelle. On peut donc affirmer qu'il existe un niveau de congestion

1. Le niveau de service est un indicateur témoignant de la capacité d'une section de route à maintenir une certaine fluidité (écoulement du trafic au moment le plus achalandé de l'année : 30^e heure). Un niveau de service A correspond à la fluidité recherchée (écoulement libre) alors qu'un niveau de service E indique des ralentissements importants.

économiquement optimal, qui est souhaitable pour que les capacités ne soient pas sous-employées.

(Conférence Européenne des Ministres des Transports, 1998, p. 2)

Tableau 4 Détermination du niveau de congestion en fonction du DJMA/voie

Niveau de congestion	Autoroute
Nulle	Moins de 15 000
Modérée	15 001-17 500
Lourde	17 501-20 000
Grave	20 001-25 000
Extrême	Plus de 25 000

Source : adapté de *The 2003 Urban Mobility Report*, Appendix B, Methodology for Annual Report, Exhibit B-6 dans Gourvil et Joubert, 2004, p. 71.

- ♦ **Constat** – *La commission constate que le débit de circulation estimé de l'autoroute projetée serait insuffisant à lui seul pour en justifier le parachèvement sur toute sa longueur. Cependant, la route 133 ne pourrait supporter à elle seule l'augmentation de débit estimée dans le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu pour 2021.*

La sécurité

L'amélioration de la sécurité routière sur la route 133 constitue un autre élément de justification du projet présenté par le ministère des Transports. Il importe de préciser que la Montérégie se situe au deuxième rang québécois pour le nombre d'accidents encourus (DA39, p. 109). Le Ministère évalue que deux niveaux de trafic coexistent sur la route 133, soit la circulation de transit à la recherche de fluidité et de rapidité, et la circulation locale qui vise l'accessibilité aux différents usages de la trame habitée (M. Bernard McCann, DT1, p. 16). Notons que le territoire concerné par le parachèvement de l'autoroute 35 est situé à 94 % en zone agricole. La circulation locale sur la route 133 comprend donc les véhicules agricoles.

Lorsque le débit est de plus de 2 000 véhicules/jour, une route nationale se doit d'avoir le profil suivant : deux voies de circulation d'une largeur de 3,7 m, des accotements d'une largeur de 3 m pour une plateforme de 13,4 m et une emprise totalisant entre 40 et 45 m de largeur (DA15, p. 19).

La route 133 actuelle est généralement composée de trois voies entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Armand, sauf dans les agglomérations, dont la voie centrale est destinée aux dépassements ou aux virages à gauche. Dans les sections à trois voies,

le pavage est d'une largeur de 10 m. Il est bordé d'accotements non pavés d'une largeur variant de 2,48 m à 2,8 m, à l'exception du tronçon entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Sainte-Anne-de-Sabrevois où les accotements sont pavés et du secteur de Saint-Sébastien où leur largeur varie de 1 à 3 m. Dans sa partie sud, entre Saint-Armand et la frontière américaine, la route 133 est constituée de chaussées séparées à deux voies par direction comprenant une largeur de pavage variant de 14,4 m à 14,6 m avec des accotements non pavés d'environ 3 m (DA15, p. 19 et 20). Ainsi, dans sa configuration actuelle, la route 133 ne correspond pas aux normes de largeur des voies de circulation qui sont de 3,7 m, ni à celles relatives à la largeur des accotements.

- ♦ **Constat** – *La commission constate qu'à divers endroits entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, la route 133 ne correspond pas aux exigences de configuration qu'applique le ministère des Transports aux routes nationales à voies contiguës en milieu rural.*

Selon le Ministère, la route 133 ne présente pas de caractère accidentogène plus élevé lorsqu'elle est comparée à d'autres routes nationales à voies contiguës en zone rurale, bien que quatre secteurs de la route possèdent une configuration et des caractéristiques qui y accroissent les risques et la gravité des accidents. Entre 1995 et 2001, il s'est produit en moyenne sur cette route 118 accidents par année, dont 2 % étaient des accidents mortels et 70 %, des accidents avec des dommages matériels sans victime (DA18, p. 7 et 8). Le tableau 5 illustre l'indice de gravité et le taux d'accidents de la route 133 et ses quatre secteurs considérés comme étant accidentogènes, en plus d'indiquer les moyennes d'une route nationale en zone rurale.

Afin d'évaluer la dangerosité d'une route, le Ministère se base sur deux différentes mesures, dont l'indice de gravité et le taux moyen d'accidents. L'indice de gravité correspond à une formule mathématique permettant d'évaluer, en moyenne, les dommages matériels et corporels équivalents par accident. Selon un représentant du ministère des Transports, si l'indice de gravité se situe à plus de 2,2, une section de route peut être considérée comme dangereuse (M. Bernard McCann, DT3, p. 6).

Pour sa part, le taux moyen d'accidents se mesure en calculant le nombre d'accidents par million de véhicules sur un kilomètre de route donné. Le taux s'exprime par un chiffre de 1 et plus. Ainsi, plus un chiffre est élevé, plus la section de route à laquelle il se rapporte est considérée comme dangereuse. Selon le Ministère, lorsqu'un taux d'accidents est supérieur à 1,48, « on considère que la section de la route [...] n'est pas nécessairement dangereuse, mais elle est accidentogène » (M. Bernard McCann DT3, p. 5). Selon les critères du Ministère, la route 133 ne serait donc pas accidentogène dans son ensemble.

Au regard de l'indice de gravité ou du taux d'accidents, l'étude d'impact mentionne que quatre secteurs de la route 133 possèdent une configuration et des caractéristiques qui y accroissent les risques. Ceux-ci sont présentés au tableau 5.

Tableau 5 Indice de gravité et taux d'accidents sur la route 133 entre 1995 et 2001

	Indice de gravité moyen	Taux d'accidents moyen
Routes		
Route 133	2,15	1,09 ou 1,28*
Route à voies contiguës en zone rurale (moyenne nationale)	2,00	1,41
Secteurs considérés comme accidentogènes		
À Saint-Jean-sur-Richelieu, l'intersection entre la route 133 et le boulevard Iberville lorsque l'on quitte l'actuelle autoroute 35 en direction sud	2,13	1,92
À l'entrée du village d'Henryville, en direction nord	2,01	1,83
À Henryville	3,44	1,80
À Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, courbe très prononcée située à l'intérieur du village	1,64	4,02
À Saint-Armand, il y a une intersection à angle droit bien que la chaussée soit séparée par un terre-plein	1,87	1,48
* Selon le tableau 2,9 du document PR3.1, le taux moyen d'accidents de la route 133 se chiffrerait à 1,28. Par ailleurs, le document DA15 indique plutôt un taux moyen de 1,09 (p. 35).		

Source : PR3.1, p. 37 ; DA15, p. 35

Aux secteurs mentionnés s'ajoute la jonction de la route 133 avec la route 227, à Saint-Sébastien, où l'indice de gravité s'élève à 2,33. Le ministère des Transports note également que la route 133, dans ses parties linéaires, où la voie centrale est utilisée en alternance pour des fins de dépassement, présente des risques d'accident (PR3.1, p. 37).

- ♦ **Constat** – *La commission constate que la route 133 présente des facteurs de risque pour la sécurité des usagers en certains endroits mais que, dans son ensemble, il ne s'agit pas d'une route dangereuse selon les critères du ministère des Transports.*

Par ailleurs, des participants se sont montrés particulièrement inquiets du mauvais état de la route 133 entre Saint-Sébastien et Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. Les cartes d'orniérage fournies par le ministère des Transports font état de la profondeur des ornières tout au long de la route 133 (DA17). En matière de sécurité,

le Ministère établit que « la présence d'ornières profondes peut affecter gravement la sécurité des usagers en augmentant les risques d'aquaplanage ou de perte de contrôle de leur véhicule » (DA39, p. 76). Le document *Vers un plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations* précise que des ornières dont la profondeur varie entre 8 à 15 mm sont considérées de profondeur moyenne, alors que des ornières de plus de 15 mm sont classées de profondeur excessive. À l'été de 2005, la route 133 connaissait trois zones d'orniérage de plus de 15 mm de profondeur, soit les zones qui précèdent et suivent la municipalité de Saint-Sébastien et une section localisée au sud de Sainte-Anne-de-Sabrevois. Quant à la chaussée jusqu'au village de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, elle comporte des ornières d'une profondeur variant de 8 à 14,9 mm.

L'absence de pavage sur les accotements a été soulevée à plusieurs reprises comme étant une source de stress au volant. Rappelons que, selon le Ministère, les accotements asphaltés sont généralement plus sécuritaires que les accotements en gravier. À cet égard, la version préliminaire révisée de l'étude de justification pour le parachèvement de l'autoroute 35 présente les caractéristiques géométriques de la route 133, en 2003 : la largeur des accotements s'approche des 3 m réglementaires presque tout au long de la route 133, à l'exception d'un peu moins de 5 km dans les secteurs de Saint-Sébastien et de Saint-Jean-sur-Richelieu. Rappelons que les normes du Ministère prévoient pour une route nationale des accotements de 3 m de largeur (DA15, p. 19 et 20).

Le ministère des Transports a présenté une liste d'interventions qu'il projette de réaliser sur la route 133 entre 2006 et 2012, en spécifiant qu'elles sont conditionnelles au budget annuel du Ministère, et que le parachèvement de l'autoroute 35 est complémentaire à la réfection de la route 133 (DA16 ; M. Bernard Caron, DT3, p. 11). Ainsi, la réfection du pavage est programmée où il y a usure, notamment à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, en plus du pavage des accotements sur un mètre de largeur dans cette municipalité. L'installation d'un système d'éclairage, de glissières de sécurité et le réaménagement d'intersections sont d'autres exemples d'interventions planifiées, dont l'ensemble totalise 6,7 M\$.

En outre, lors de l'audience publique, des participants ont souligné que le ministère des Transports avait déjà réalisé au cours des dernières années certaines interventions pour améliorer la sécurité sur la route 133. À la suite d'une demande de la commission, le Ministère a évalué les répercussions de ces interventions sur le bilan de sécurité de cette route nationale. Ainsi, le réaménagement de la rue Quinn à Saint-Armand en 2003 aurait permis, selon le Ministère, de réduire l'indice de gravité dans ce secteur, passant de 1,87 à 1,50. La deuxième intervention est la mise en place d'un feu lumineux et la construction d'une voie de virage à Saint-Sébastien en

2005, mesures qui auraient fait passer de 2,33 à 1,5 l'indice de gravité pour le secteur, soit en deçà de l'indice de gravité moyen national. Au total, ces mesures auraient fait diminuer l'indice moyen de gravité pour l'ensemble de la route 133 de 2,15 à 2,07 (DA69).

Enfin, soulignons que, parmi les scénarios considérés par le ministère des Transports, celui d'améliorations ponctuelles de la route 133, comprenant le contournement des agglomérations où les risques d'accident sont accrus, n'a pas été retenu malgré qu'il évalue les coûts de cette option comme étant « modérés » (DA15, p. 39).

En ce qui concerne la circulation agricole sur la route 133, les agriculteurs ont longuement discuté au cours de l'audience publique de leurs difficultés à y circuler et à la traverser à basse vitesse avec du trafic de transit à haute vitesse (M^{me} Maryse Fontaine, DT2, p. 24 et DT6, p. 65 ; M. Jean Asnong, DT4, p. 69). Deux participants ont d'ailleurs mentionné un « manque de panneaux de signalisation pour les véhicules de ferme », tout en suggérant que l'ajout de tels panneaux, comme ceux annonçant le partage de la chaussée avec les cyclistes, pourrait remédier à la situation (Famille Jean Asnong et Hélène Campbell, DM10.1, p. 1 et 2 ; Regroupement 35 fois NON, DM25.2, p. 2). Selon le porte-parole du ministère des Transports, un seul type de panneaux permet d'indiquer la présence de machinerie agricole, généralement installés dans le cas où il y a une montée sans visibilité afin d'avertir les conducteurs d'un éventuel danger. Pour le Ministère, ce type de panneaux est destiné à avertir les conducteurs d'un événement ponctuel et non pas à les aviser d'une situation généralisée, alors que l'agriculture est généralisée dans le sud de la Montérégie. Par ailleurs, le Ministère conçoit et installe la signalisation « de manière à aider l'usager de la route tout au long de son parcours en lui permettant d'adapter sa conduite aux diverses situations qui se présentent à lui, et ce, en lui évitant hésitations et fausses manœuvres¹ ».

- ♦ **Constat** – *La commission constate qu'il existe un conflit d'usages sur la route 133 de Saint-Jean-sur-Richelieu à la frontière américaine entre la circulation locale et celle de transit. De plus, la machinerie agricole de grande dimension y circule à basse vitesse. Le fait que les accotements soient déficients à plusieurs endroits amplifie les difficultés de coexistence.*
- ♦ **Avis 1** – *La commission est d'avis que la sécurité des usagers de la route 133 pourrait être améliorée au moyen de panneaux de signalisation indiquant les zones où il est connu que les agriculteurs doivent traverser la route ou y circuler. La commission estime qu'informer les conducteurs qu'ils circulent en zone agricole et qu'un partage de la route est à envisager ne peut que les inciter à la prudence.*

1. Ministère des Transports. Réseau routier, Signalisation.
[En ligne (28 février 2006) : www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/signalisation/index.asp]

La qualité de vie

L'amélioration de la qualité de vie des riverains de la route 133 est l'un des éléments de justification du projet. Le ministère des Transports espère ainsi redonner une certaine tranquillité aux abords de la route nationale (M. Bernard McCann, DT1, p. 17). Les principales préoccupations des participants à l'audience publique concernant la qualité de vie étaient de trois ordres, soit le climat sonore, la proximité des échangeurs autoroutiers par rapport à leur résidence et, enfin, la qualité de vie au travail pour les agriculteurs. Les enjeux locaux seront présentés et analysés dans les chapitres relatifs aux différents segments de l'autoroute projetée.

En ce qui concerne le climat sonore, rappelons que, de manière générale, selon la *Politique sur le bruit routier* du Ministère actuellement en vigueur, un niveau sonore de 55 dBA $L_{eq, 24 h}$ est considéré comme étant acceptable alors que les niveaux égaux ou supérieurs à 65 dBA $L_{eq, 24 h}$ peuvent faire l'objet de mesures correctrices¹. À titre de comparaison, un niveau de 50 dBA $L_{eq, 24 h}$ correspond à une rue calme sans circulation le jour, de 60 dBA $L_{eq, 24 h}$ à une rue commerciale piétonne et de 70 dBA $L_{eq, 24 h}$ à un lave-vaisselle. Ainsi, l'oreille humaine perçoit qu'un niveau de 60 dBA $L_{eq, 24 h}$ est deux fois plus fort qu'un niveau de 50 dBA $L_{eq, 24 h}$ alors qu'un niveau de 70 dBA $L_{eq, 24 h}$ est perçu comme étant quatre fois plus fort que 50 dBA $L_{eq, 24 h}$ (ministère des Transports, 2000B, p. 9). La commission prend note que la *Politique sur le bruit routier* du Ministère est en cours de révision (M^{me} Lyne Gamache, DT2, p. 43).

En ce qui a trait au climat sonore actuel en bordure de ce qui est l'axe de l'autoroute projetée, selon les mesures réalisées par le Ministère en novembre 2003, onze des dix-sept points de mesures ont donné des résultats supérieurs à 55 dBA, alors qu'une mesure s'en approchait à 54,8 dBA. Le niveau sonore le plus élevé a été mesuré à Saint-Sébastien, à l'endroit où serait localisé l'échangeur. Il présentait un niveau de 70,2 dBA. Dans ce secteur, trois résidences seraient situées dans un environnement dont le degré de perturbation sonore est fort (PR3.1, p. 296 et 298).

Pour que le Ministère considère qu'il y a un impact fort et significatif, un milieu donné où le niveau sonore se situe normalement entre 52 et 61 dBA doit subir une augmentation de 4 dBA. Dans un milieu où le climat sonore est de 62 dBA, l'augmentation devrait être de 3 dBA, et pour un milieu où le bruit varie de 63 à 69 dBA, l'augmentation n'aurait qu'à être de 2 dBA, alors qu'un milieu déjà perturbé à 70 dBA n'aurait qu'à subir une hausse d'un seul décibel. Des mesures d'atténuation de bruit peuvent alors être mises en place selon certaines conditions, tout en tenant

1. Décibel A (dBA) : unité utilisée pour exprimer le niveau sonore mesuré en utilisant un dispositif qui accentue les constituants de fréquence moyenne, imitant ainsi la réaction de l'oreille humaine (DA38, p. iii).
Niveau équivalent $L_{eq, 24 h}$: niveau d'un son constant transmettant la même énergie ($L_{eq, 24 h}$) dans un temps donné (24 heures) que le son en fluctuation (DA38, p. iii).

compte du nombre de résidences touchées (DA38, p. 4 et 13). Le Ministère évalue que la majorité des résidences baigneraient dans une ambiance sonore de 55 dBA ou moins et qu'aucune résidence existante ne devrait subir un niveau supérieur à 65 dBA (PR3.1, p. 300 et 301). Un programme de suivi du climat sonore serait élaboré par le Ministère, comprenant des relevés sonores et des comptages de véhicules, effectués un an, cinq ans et dix ans après la mise en service de l'autoroute 35 (PR5.1, p. 59).

Quant au climat sonore le long de la route 133, il pourrait s'améliorer par le transfert de trafic routier vers l'autoroute projetée, à l'exception du secteur de Saint-Armand. Cependant, compte tenu de l'information disponible, la commission n'est pas en mesure d'évaluer les gains qui pourraient en découler, hormis pour certains secteurs très localisés.

- ♦ **Constat** – *La commission constate que des résidents riverains de la route 133 subissent un climat sonore fortement perturbé. Cependant, l'information fournie par le ministère des Transports ne permet pas d'évaluer l'importance des gains sur le plan de la qualité de vie pour ces résidents advenant le parachèvement de l'autoroute 35.*

Les enjeux globaux liés au milieu d'insertion

La commission traite dans la présente section des aspects liés au milieu d'insertion qui concernent l'ensemble du projet. Elle aborde plus particulièrement les répercussions du projet sur l'agriculture et sur le milieu naturel.

L'agriculture

En 1994, le gouvernement du Québec présentait ses orientations en matière d'aménagement du territoire. Celles-ci comprenaient des préoccupations à l'égard du territoire agricole. Dans un *addenda* publié en 2005, le gouvernement énonce ainsi sa volonté de privilégier l'agriculture :

Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu, de manière à favoriser, dans une perspective de développement durable, le développement économique des régions.
(Gouvernement du Québec, 2005, p. 7)

Parmi les objectifs et moyens découlant de cette orientation, il est mentionné qu'il importe d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture en freinant l'empiètement urbain en zone agricole. Certaines précisions ont cependant

été ajoutées en 2005 relativement à l'encadrement des élevages à forte charge d'odeur et à la protection du milieu naturel (gouvernement du Québec, 2005, p. 1 et 7).

Une très faible proportion du territoire québécois est propice à l'agriculture. De fait, seulement 2 % de la superficie du Québec est en zone agricole et un peu plus de la moitié de cette surface est cultivée. Cette zone est concentrée dans la vallée du Saint-Laurent, principalement dans la portion située en amont de la ville de Québec. Au fil des années, l'urbanisation et le développement économique ont rogné sur des secteurs qui étaient jadis ruraux, mettant en danger les dernières fermes qui y persistent. Au Québec, le territoire et les activités agricoles sont protégés par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1) dont l'application est sous la responsabilité de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

L'essentiel du territoire de la Montérégie possède un fort potentiel agricole. Les sols les plus fertiles du Québec s'y trouvent et y bénéficient d'un climat des plus propices à tout un éventail de productions végétales. Cette situation est quasi unique au Québec. Très peu de régions agricoles peuvent en effet compter à la fois sur un relief relativement plat, des sols drainés de bonne qualité et un climat permettant une longue saison de croissance végétale. Ces caractéristiques influencent à la hausse le prix des terres cultivables. C'est ainsi qu'en Montérégie-Est, les prix payés pour les terres sont les plus élevés. En 2004, un hectare de terre en culture y valait 10 414 \$, en comparaison de 7 215 \$ pour la région de Laurentides-Lanaudière (La Financière agricole du Québec et Groupe Agéco, 2005, p. 4). Le secteur du projet rend compte des mêmes constats : moins de 6 % des sols y sont non propices à l'agriculture alors que près de 70 % sont de très bonne qualité (DB8).

Certaines espèces végétales ont un potentiel de rendement qui dépend directement de la quantité de chaleur disponible pendant la saison de croissance. Le maïs, culture abondamment produite en Montérégie, fait partie de cette catégorie. Le sud du Québec se situe à la limite septentrionale de la zone d'adaptation de cette culture, si bien que de nombreuses régions ne répondent pas aux exigences minimales de période de chaleur sans gel de cette culture. Cette plante a servi de base à la conception d'une cartographie climatique délimitant les zones propices à sa production (DB55). Or, à l'examen de cette carte, pratiquement tout le territoire des municipalités touchées par le projet satisfont aux exigences climatiques les plus élevées du Québec en matière de saison de croissance sans gel. Cette caractéristique confère à la région un potentiel élevé en matière de diversité de productions végétales. Même si les grandes cultures tels les fourrages, les céréales et le maïs dominent largement au chapitre des superficies, on y trouve également des légumes, des fruits et même de la vigne (DB53 p. 20 ; DB56, p. 15-19).

Les MRC du Haut-Richelieu et de Brome-Missisquoi comptent parmi les plus dynamiques sur le plan du développement agricole au Québec. Le projet proposé utiliserait 320,7 ha de leurs sols en zone agricole, soit 95 % du total des superficies nécessaires. De ce fait, 88 exploitations agricoles seraient touchées (DA1, p. 23). Le corridor à l'étude englobe une proportion élevée de fermes spécialisées en production laitière et en grande culture commerciale (M. Yvon Pesant, DT3, p. 12). Les revenus agricoles déclarés en 2005 étaient respectivement de 226 M\$ et de 147 M\$ pour ces deux MRC. De ces sommes, 70 % des revenus globaux étaient tributaires de productions animales (DB57).

- ♦ **Avis 2** – *À la lumière des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire en zone agricole et compte tenu du potentiel agricole exceptionnel des sols de la Montérégie, la commission est d'avis qu'advenant le parachèvement de l'autoroute 35 les pertes de superficies cultivables devraient être limitées au maximum.*

Les répercussions sur l'agriculture

Des répercussions directes seraient subies par les entreprises agricoles dont une portion des terres se trouve dans l'emprise de l'autoroute projetée. Certes, nombre d'entre elles ont été expropriées dans les années 1970 compte tenu du tracé déterminé à cette époque et des indemnités ont été versées pour compenser les pertes de superficie de même que les inconvénients liés à des fractionnements de terrains. La plupart des entreprises déjà expropriées ont poursuivi la culture et l'entretien des parcelles acquises à l'époque par le Ministère comme si elles faisaient partie intégrante de leur ferme en investissant pour maintenir la fertilité du sol et drainer les superficies en culture. Le président du Syndicat de l'UPA Pré-Vert a d'ailleurs illustré le sentiment des agriculteurs relativement à l'emprise expropriée depuis 30 ans :

Est-ce qu'on va laisser les qualités de sol que l'on a dans nos régions à l'abandon parce que le ministère des Transport peut-être va faire une autoroute, peut-être pas, peut-être oui ? Mais les agriculteurs ne peuvent pas marcher sur des peut-être. Il faut qu'ils fonctionnent.
(M. Réjean Bessette, DT1, p. 63)

Certaines fermes auraient à subir une perte de superficies cultivables sans inconvénient lié à l'accès aux terres. Pour d'autres, ces pertes de superficies seraient associées à des fragmentations de terres obligeant des agriculteurs à des détours importants pour accéder à leurs champs.

Le Règlement sur les exploitations agricoles

Les superficies cultivables sont devenues d'autant plus importantes pour les agriculteurs que les règles environnementales ont changé avec les années, obligeant les fermes d'élevage à disposer d'une superficie en culture suffisante pour l'épandage de leurs effluents d'élevage. Ainsi, depuis le 15 juin 2002, le *Règlement sur les exploitations agricoles* a établi de nouvelles balises concernant les élevages d'animaux, les installations d'élevage, les ouvrages de stockage des déjections et l'épandage des effluents. Ce règlement s'attaque au problème de charge en phosphore de chaque entreprise et vise l'atteinte d'un équilibre entre la capacité de support en phosphore des sols et la quantité épandue de matières fertilisantes. L'épandage de déjections animales et de matières fertilisantes n'est donc permis que pour fertiliser le sol d'une parcelle en culture et doit être fait en conformité avec un plan agroenvironnemental de fertilisation établi suivant les dispositions du Règlement, en fonction de chaque parcelle à fertiliser (DB17).

Ainsi, pour tout nouvel établissement agricole ou tout accroissement de cheptel, cet équilibre doit être atteint dès la mise en production des lieux d'élevage. Pour les établissements existants, cet objectif de sols en équilibre doit être atteint en 2010, avec un objectif intermédiaire de 50 % qui devait être atteint en 2005.

Ces limites et exigences imposées par le Règlement stimulent la demande en superficie de terres cultivables, poussant *de facto* les prix à la hausse, puisque les entreprises agricoles qui perdraient des terres cultivables à cause de la réalisation du projet pourraient se voir dans l'obligation de trouver de nouvelles superficies cultivables. Ces entreprises pourraient également choisir de déboiser une superficie équivalente à celle acquise par le ministère des Transports, malgré les protections légales dont les superficies boisées font l'objet. Une disposition du Règlement laisse en effet une marge de manœuvre aux agriculteurs qui se voient dépossédés d'une certaine superficie de leurs terres en culture, par exemple par un projet autoroutier, en permettant le déboisement d'une superficie équivalente à celle qui aurait été perdue (DB50, p. 2 ; DB17). Or, cette exception ne vaut que pour les propriétaires dont des terrains seraient acquis et qui possèdent des superficies encore boisées.

- ♦ ***Avis 3*** – *La commission est d'avis que le parachèvement de l'autoroute 35 pourrait avoir des répercussions importantes sur la capacité de certaines entreprises de production animale existantes à atteindre l'équilibre en phosphore des sols prévu pour 2010 en vertu du Règlement sur les exploitations agricoles.*

Le drainage

Le drainage des superficies en culture a également été discuté lors de l'audience publique compte tenu que son efficacité risquerait d'être compromise si des mesures

d'atténuation n'étaient pas mises en place avant les travaux de parachèvement de l'autoroute et durant la vie utile de l'infrastructure. Les préoccupations des producteurs ont trait à deux aspects forts distincts, soit le maintien de l'efficacité des systèmes de drainage souterrains malgré la présence d'une structure autoroutière, et la gestion du phragmite dans l'éventuelle emprise. Cette plante semble en pleine expansion dans le sud-ouest du Québec. Elle occupe des lieux ouverts avec un sol humide tels les marais et les fossés. Sa propagation par fragments de rhizome favorise l'envahissement rapide des sols remaniés et ses racines s'infiltrant dans les tuyaux de drain tel un enchevêtrement de cheveux et en bouche les conduits. Des producteurs agricoles ont demandé au ministère des Transports que soient entretenues adéquatement les emprises de l'autoroute de façon à lutter contre cette mauvaise herbe envahissante et très résistante. Ils ont aussi fait part de leurs préoccupations concernant les essences ligneuses choisies dans la plantation des brise-vent, compte tenu que certaines d'entre elles peuvent avoir des effets aussi néfastes sur les systèmes de drainage que le phragmite¹ (M^{me} Annie Tessier, DT7, p. 26 et 27).

- ♦ **Avis 4** – *La commission est d'avis qu'il importe que le ministère des Transports mette en œuvre une stratégie efficace pour contrer la prolifération du phragmite en bordure des terres, lequel cause des problèmes aux systèmes de drainage agricole. De plus, les plantations d'arbres et d'arbustes utilisés comme brise-vent en bordure de l'autoroute projetée devraient permettre le contrôle naturel des mauvaises herbes.*
- ♦ **Avis 5** – *La commission est d'avis que, pour des raisons d'efficacité économique, le drainage agricole des terres qui seraient touchées par le parachèvement de l'autoroute 35 devrait être maintenu en état de fonctionner en tout temps de façon à ce qu'il n'y ait pas de perte de production.*

Les embruns salins

Des agriculteurs sont également inquiets de l'effet des embruns salins sur les cultures. Les embruns salins sont créés par la circulation des véhicules qui projettent de part et d'autre des gouttelettes contenant des sels utilisés pour le déglacage des routes. Un agriculteur a fait état d'une perte de rendement sur ses terres, le long d'une bande de plusieurs mètres en bordure de la route 133, qu'il attribue à ce phénomène (M. Jean Asnong, DT4, p. 64 et DT6, p. 78 et 79). Jusqu'au moment de l'audience publique, aucune plainte n'avait été formulée à ce sujet selon le ministère des Transports et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Ce dernier a donc procédé à l'analyse d'échantillons de sol prélevés sur les terres de

1. Environnement Canada. Infos Saint-Laurent. *Invasion des phragmites dans les îles de Boucherville*. [En ligne (24 février 2006) : www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf013_f.html]

l'agriculteur ayant porté plainte au cours des séances publiques. Les résultats ne sont pas encore connus et le représentant du Ministère souligne que les effets observés peuvent être attribuables à d'autres causes, telle la compaction du sol par le passage de la machinerie agricole (DB47 ; M. Bernard Caron et M. Bernard Brouillette, DT5, p. 27 et 29).

Au cours de l'audience publique, plusieurs études au sujet de l'impact des embruns salins sur la végétation ont été rapportées. Toutefois, celles-ci portent particulièrement sur les arbres et arbustes. Les effets observés sont principalement des dommages au feuillage, aux pousses et aux racines ainsi qu'une réduction de la croissance, de la germination et de l'établissement des jeunes plants. La délimitation de la zone d'impact et la gravité des effets dépendent de la tolérance des espèces végétales. Pour une autoroute à quatre voies, la zone d'impact pour les végétaux sensibles s'étendrait généralement sur une distance de 80 m. Selon des études, des impacts ont toutefois été observés sur des distances allant jusqu'à 200 m pour certains végétaux (DA43, p. 9 à 15 ; DA64, p. 5 à 9 ; DA74, p. iii ; DB3, p. 109 à 131 ; M. Guy Bédard, DT5, p. 27 ; M. Bernard Brouillette, DT5, p. 29).

Bien qu'il soit reconnu depuis longtemps que les embruns salins peuvent avoir un impact sur la végétation, les études portant spécifiquement sur les espèces utilisées en agriculture semblent inexistantes. Le ministère des Transports considère pour sa part que l'impact de l'autoroute projetée sur les cultures serait limité, puisque la distance entre les chaussées et les limites de l'emprise serait de 25 à 27 m, alors que dans le cas de la route 133 la distance des champs est d'environ 7 à 8 m (M. Bernard Caron, DT6, p. 81). De plus, la mise en place de brise-vent contribuerait à diminuer la dispersion des sels de voirie vers les terres agricoles (M. Silvio Morelli, DT4, p. 65).

- ♦ **Avis 6** – *Compte tenu que l'impact des sels de voirie sur l'agriculture est très peu documenté et que diverses études révèlent des effets nocifs sur certaines espèces végétales, la commission est d'avis qu'il importe que le ministère des Transports examine cette question avec attention, en collaboration avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.*

Le milieu naturel

Divers éléments du milieu naturel ont suscité des préoccupations et fait l'objet de discussions au cours de l'audience publique. Certains concernent la réalisation du projet dans son ensemble, soit ses impacts sur le couvert forestier, sur les milieux humides et aquatiques, sur les espèces végétales à statut précaire ainsi que sur le Cerf de Virginie.

Le milieu forestier et le déboisement

Les espaces boisés jouent un rôle écologique primordial, notamment pour maintenir la diversité biologique, procurer des habitats à la faune, abriter des espèces à statut précaire ainsi que pour la qualité de l'air et de l'eau. Ils ont également une grande valeur esthétique et permettent la conservation des terres arables en limitant l'érosion.

Certains secteurs du Québec ont toutefois subi un déboisement important depuis plusieurs années, particulièrement dans les basses-terres du Saint-Laurent où le territoire est caractérisé par des forêts privées situées à proximité de zones habitées. Le couvert forestier y est de plus en plus morcelé, notamment en raison de l'urbanisation et de l'agriculture. Les forêts privées se trouvent d'ailleurs au cœur des préoccupations et des enjeux liés à la conservation du milieu forestier selon les orientations du gouvernement québécois en matière d'aménagement du territoire publiées en 1994 et revues en 2005 (gouvernement du Québec, 1994, p. 49 et 2005, p. 13 à 15).

Il y est souligné que, selon diverses études, une perte significative de diversité biologique est observée lorsque le couvert forestier diminue sous le seuil de 30 %. Il est à noter que le Canada a signé en 1992 la *Convention sur la diversité biologique* et que le Québec a adopté le *Plan gouvernemental sur la diversité biologique 2004-2007*. Le gouvernement du Québec recommande « aux MRC dont le territoire inclut des municipalités qui contiennent une superficie forestière de 30 % ou moins d'adopter sans délai une réglementation visant à contrôler le déboisement », et ce, tant à l'intérieur de la zone agricole qu'à l'extérieur (gouvernement du Québec, 2005, p. 14). Par ailleurs, un des enjeux du Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la Montérégie consiste à conserver le peu de boisés qui restent sur son territoire et à favoriser la liaison entre eux, par reboisement, afin de créer des corridors forestiers (DB7, p. 114).

La Montérégie est l'une des régions les plus touchées par le déboisement et son couvert forestier était de 26,7 % en 2002 (Tingxian Li *et al.*, 2003, p. 24). Le tableau 6 présente la superficie boisée des MRC et municipalités touchées par le projet. Quatre des cinq municipalités présentent une superficie très faible, sous la barre des 10 %. Les boisés y sont nombreux, de petite taille et généralement de faible valeur écologique, le milieu forestier étant fragmenté principalement par les activités agricoles. La municipalité de Saint-Armand constitue une exception, tout comme les parties est et sud de la MRC de Brome-Missisquoi dominées par le milieu forestier. Ce secteur présente des forêts de plus grande superficie sur un terrain plus montagneux et renferme des écosystèmes forestiers de plus grande qualité abritant des espèces à statut précaire (PR3.1, p. 73 et 75).

Tableau 6 Superficies boisées dans le secteur du projet en 2002

Territoire	Superficie boisée (km ²)	% de superficie boisée
MRC du Haut-Richelieu	10 649	10,7
Saint-Jean-sur-Richelieu		7,1
Saint-Alexandre		6,2
Saint-Sébastien		7,4
MRC de Brome-Missisquoi	88 834	56,0
Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River		8,7
Saint-Armand		43,3

Sources : gouvernement du Québec, 2005, p. 54 et 57 ; Tingxian Li *et al.*, 2003, p. 24.

Toutes les instances municipales touchées par le projet reconnaissent l'importance de la conservation des superficies boisées dans l'aménagement de leur territoire respectif. Des dispositions concernant l'abattage d'arbres ont été adoptées, mais elles ne s'appliquent généralement pas à la construction d'une voie publique. Les schémas d'aménagement des deux MRC concernées déterminent toutefois une bande en bordure des routes à l'intérieur de laquelle le couvert forestier existant doit être conservé. Il s'agit d'une bande de 30 m de largeur pour la MRC du Haut-Richelieu et de 15 m pour la MRC de Brome-Missisquoi (DB5, p. 87, 124 et document complémentaire, p. 3, 24 et 25 ; DB6, p. 45, 229 et 252 ; DB9, p. 30 et règlement n° 90-27, art. 6 ; DB10, p. 31 ; DB20, p. 4 et 11 ; DB23, p. 4 ; DB37, p. 23 ; DB39, p. 37 ; DB52, p. 9, 23 et 29).

Le passage de l'autoroute 35 entraînerait la perte de 80,6 ha de milieu boisé. Déjà de superficie réduite, les écosystèmes forestiers seraient d'autant plus fragilisés par la fragmentation. À la suite de la réalisation du projet, les zones végétales limitrophes à l'emprise risquent une dégradation générale ou la modification des groupements qui les composent. Des mesures d'atténuation d'ordre général concernant le déboisement et la protection de la végétation seraient appliquées par le ministère des Transports. Un autre effet indirect du projet pourrait également se manifester. En raison de la perte de superficies agricoles dans l'emprise du projet, des agriculteurs pourraient choisir de transformer leur boisé de ferme en superficie cultivable afin de disposer d'une superficie suffisante de terres pour épandre leurs déjections animales, ceci conformément au *Règlement sur les exploitations agricoles*.

Des participants préoccupés par la diminution des superficies boisées dans la région, dont le Mouvement écologique du Haut-Richelieu, estiment que le ministère des Transports devrait intégrer des mesures de compensation environnementales pour la perte de superficie forestière associée à la réalisation du projet (DM21, p. 6 ; M. Maxime Tremblay, DM24, p. 1). En milieu privé, les possibilités d'intervention du gouvernement en matière de protection du couvert forestier sont limitées. Il existe

toutefois des mesures incitatives et des programmes pour la protection de milieux naturels particuliers (DB58 ; DQ6.1). Il est à souligner que le Ministère possède des étendues forestières qui ne seraient potentiellement pas utilisées pour la réalisation du projet.

- ♦ **Constat** – *La commission constate que les orientations du gouvernement visant la protection du couvert forestier recommandent que des mesures de protection soient prises lorsque le couvert forestier se situe en deçà de 30 %. Or, la proportion de couvert forestier sur le territoire de quatre municipalités qui seraient touchées par le parachèvement de l'autoroute 35 se situe sous le seuil des 10 %. Il s'agit de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et des municipalités de Saint-Alexandre, Saint-Sébastien et Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River.*
- ♦ **Avis 7** – *La commission est d'avis qu'advenant le parachèvement de l'autoroute 35 il importe que le déboisement soit limité au maximum. De plus, le ministère des Transports devrait, à titre de mesure de compensation, contribuer à la protection de superficies forestières dans le secteur du projet dans une vision globale et à long terme.*

Les milieux humides

Les milieux humides remplissent diverses fonctions écologiques et socio-économiques importantes. Sur le plan écologique, en plus de fournir des habitats à un vaste éventail d'espèces végétales et animales, les milieux humides jouent un rôle majeur dans divers phénomènes hydriques. Ils permettent notamment d'épurer et d'emmagasiner l'eau douce, de protéger les rivages contre l'érosion ainsi que de réduire et contenir les inondations. Sur le plan socioéconomique, ils peuvent constituer des attractions récréotouristiques, avoir une valeur esthétique de même qu'être des lieux de chasse, de pêche et de piégeage (DB36, p. 2 et 3).

Cependant, les milieux humides ont été grandement dégradés au cours des dernières décennies et d'importantes superficies ont été transformées au profit de l'agriculture et du développement urbain et industriel. D'ailleurs, le Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la Montérégie souligne la nécessité de « conserver les marais, les marécages et les plaines inondables qui subsistent car leur superficie a été réduite de 80 % depuis 60 ans » (DB7, p. 114).

Une politique fédérale de conservation des terres humides a été adoptée en 1991 afin de maintenir leurs fonctions écologiques et socioéconomiques. À cet effet, l'un des principaux objectifs à atteindre dans le cadre d'un projet est de prévenir toute perte nette de fonctions des terres humides. Ainsi, le projet doit tout d'abord tendre à éviter les impacts sur ces milieux. Si des effets sont appréhendés, ils doivent être atténués par la modification du projet ou l'application de conditions de réalisation strictes.

Finalement, les pertes résiduelles doivent être compensées par la mise en valeur ou la restauration de terres humides (DB36, p. 6 ; M^{me} Madeleine Papineau, DT4, p. 31 et 32).

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs est à élaborer une politique de conservation et de gestion durable des milieux humides qui guidera les actions du gouvernement et des autorités régionales et locales en matière de protection et de mise en valeur de ces écosystèmes. Cette politique devrait être complétée en 2006-2007 (DB16). Selon le Ministère, il est urgent d'agir face aux pressions exercées sur les milieux humides, particulièrement en Montérégie (PR6, avis n° 12).

Le parachèvement de l'autoroute 35 entraînerait la perte de 4,62 ha de milieux humides. Les étendues touchées sont la forêt marécageuse constituée d'érablières argentées situées de part et d'autre de la rivière aux Brochets, un marécage dans le secteur du ruisseau de la Barbotte et trois marais à l'est de la route 133, dont le marais de l'étang Streit (PR5.1, p. 16 et 18). De plus, une dégradation ou une modification des milieux résiduels situés à proximité de l'emprise pourraient se faire sentir au cours de l'utilisation de l'autoroute, les terres humides étant particulièrement sensibles aux perturbations. Le ministère des Transports prévoit compenser l'impact sur les marécages situés en bordure du ruisseau de la Barbotte et de la rivière aux Brochets par la création de nouveaux milieux humides, possiblement dans le secteur de la rivière aux Brochets (M. Bernard McCann, DT1, p. 19).

- ♦ **Avis 8** – *La commission est d'avis qu'il est primordial qu'une politique pour la préservation des milieux humides soit adoptée rapidement par le Québec. D'ici là, les principes de la Politique de conservation des terres humides du gouvernement du Canada devraient guider l'action gouvernementale.*
- ♦ **Avis 9** – *La commission est d'avis que toute perte de milieux humides attribuable au parachèvement de l'autoroute 35 devrait être compensée par le ministère des Transports par la restauration ou la protection de milieux humides existants afin de respecter le principe d'aucune perte nette. À cet égard, un protocole devrait être établi et un suivi devrait être effectué afin d'évaluer la performance des mesures mises en place.*

Les espèces végétales à statut particulier

Au Québec, les espèces végétales désignées menacées ou vulnérables sont protégées en vertu de la *Loi sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats* [E-12.01, r. 0.4]. De plus, il existe une liste regroupant les espèces végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. L'évolution de leur situation est suivie afin de déterminer leur degré de précarité. Ces espèces ne

bénéficient d'aucune protection légale. Toutefois, elles font l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'évaluation environnementale des projets. La protection des écosystèmes qui les renferment est nécessaire afin d'éviter le déclin de leur population. Comme le souligne le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la Montérégie, en plus d'être l'une des régions les plus riches en espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, est aussi l'une des plus touchées par les activités anthropiques et le déclin des espèces : « Nous devrions donc chercher à réduire toute perte additionnelle de la biodiversité dans ce territoire » (DB63, p. 3). Rappelons à cet effet que le Québec et le Canada ont pris des engagements pour préserver la diversité biologique.

L'emprise requise pour la construction de l'autoroute renferme 44 occurrences¹ de 11 espèces à statut précaire. L'une d'entre elles, soit l'Ail des bois, est désignée vulnérable. Les dix autres espèces sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Toutes sont localisées en bordure de la route 133 dans le secteur de Saint-Armand, à l'exception du boisé situé dans le secteur de l'échangeur Saint-Alexandre et de la forêt marécageuse.

Comme mesure de compensation pour la perte de deux espèces localisées dans le secteur de Saint-Alexandre, le ministère des Transports prévoit procéder à leur transplantation dans un milieu présentant les mêmes conditions. Cette mesure serait prise en raison de leur rang de précarité qui est le plus élevé pouvant être attribué, soit lorsque moins de cinq occurrences sont connues au Québec. Toutefois, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs signale que d'autres espèces possédant ce rang seraient touchées par le projet, mais n'ont pas été considérées par le ministère des Transports (PR6, avis n° 12).

Toutes les autres occurrences seraient détruites, incluant l'Ail des bois. Malgré le statut d'espèce vulnérable de cette dernière, le nombre d'individus touchés est considéré trop faible par le ministère des Transports, soit trois pour une occurrence et cinq pour une autre. En ce qui concerne les autres espèces, le Ministère est d'avis que leur statut d'espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable ne justifie pas d'intervention (PR5.1, p. 20 à 24).

Selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les mesures proposées par le ministère des Transports sont insuffisantes. Il indique que le grand nombre d'occurrences et d'espèces à statut précaire qui seraient touchées par le projet nécessiteraient l'amélioration des mesures d'atténuation et la compensation des pertes, par exemple par l'acquisition de terrains de grande valeur

1. Occurrence : lieu ou emplacement où une espèce a été observée.

écologique comme dans le secteur de Saint-Armand dans un objectif de conservation. Le Ministère considère par ailleurs que la transplantation est une mesure de dernier recours dont le succès est incertain (PR6, avis n° 12 ; DB63, p. 2).

- ♦ **Avis 10** – *La commission souligne que la conservation des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées est essentielle pour la préservation de la diversité biologique. Ainsi, elle est d'avis que des mesures particulières de protection et de contrôle propres à assurer des conditions de vie favorables aux espèces floristiques à statut précaire devraient être fixées dans l'éventualité où le parachèvement de l'autoroute 35 était autorisé. De plus, le ministère des Transports devrait élaborer, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, des mesures de compensation écologiques pour les pertes résiduelles, comme l'acquisition de milieux naturels ayant une grande valeur écologique, dans une optique de protection.*

Les sels de voirie

Les sels de voirie ont fait l'objet d'une évaluation scientifique par Environnement Canada et Santé Canada en raison des préoccupations que suscitait le rejet de grandes quantités de ces substances dans l'environnement au cours de leur épandage pour le déglacage des routes. Le rapport d'évaluation, publié en 2001, conclut que les rejets élevés de sels de voirie ont un effet nocif sur les écosystèmes d'eau douce, les sols, les végétaux et la faune. Comme suite au rapport, un code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie et un guide pour sa mise en œuvre ont été publiés en 2004. Dans cette foulée, le Québec a entrepris l'élaboration d'un plan québécois de gestion environnementale des sels de voirie qui devrait être complété au cours de l'année 2006-2007 (DB2 ; DB3 ; DB4 ; DQ1.2).

Le ministère des Transports évalue qu'une quantité de 28,5 t de sels de déglacage serait nécessaire annuellement pour l'entretien hivernal de chaque kilomètre de l'autoroute projetée. En général, la substance la plus utilisée est le chlorure de sodium. Selon le Ministère, l'apport en sels par les eaux de ruissellement au moment de la fonte des neiges serait le principal impact du projet sur le milieu aquatique en période d'exploitation.

Le Ministère base son évaluation sur une étude effectuée en 2005 pour la construction d'une route à proximité d'un lac dans la région de Québec. L'épandage de 61 t/km/an de sels de déglacage s'y est traduit par la concentration de 126,3 mg/l de chlorures dans le milieu aquatique. Ajouté à la concentration actuelle de la rivière aux Brochets qui s'établit à 18,5 mg/l de chlorures dans le secteur du pont de la route 133 à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, l'apport supplémentaire n'entraînerait pas, selon lui, le dépassement des critères de toxicité pour le milieu aquatique. Les

critères de toxicité aiguë¹ et chronique² pour la protection de la vie aquatique sont respectivement de 860 mg/l et de 230 mg/l pour les chlorures. Le Ministère évalue toutefois que l'apport serait moindre en raison de la plus faible quantité de sels de déglacage nécessaire en territoire méridional et de la grande superficie du bassin versant permettant la dissolution des contaminants. De plus, il estime que la concentration actuelle dans le milieu récepteur serait plus faible puisque aucune route ne se trouve à proximité (PR5.1, p. 32 ; DA27 ; M. Silvio Morelli, DT4, p. 24 et 25).

Le Ministère prévoit tout de même mettre en place des mesures d'atténuation. Tout d'abord, l'entretien des fossés serait effectué selon la méthode du tiers inférieur sur l'ensemble du tracé. Cette méthode permet de conserver la végétation sur les talus des fossés, ce qui réduit l'érosion et permet une meilleure filtration des eaux de ruissellement. De plus, des bassins de sédimentation et des marais épurateurs seraient aménagés de part et d'autre de la rivière aux Brochets afin d'améliorer la qualité de l'eau déversée par les fossés dans le cours d'eau (DA71). Un suivi des teneurs en chlore et en sodium dans le ruisseau de la Barbotte et la rivière aux Brochets au cours de la fonte des neiges serait fait pour une période de deux ans suivant la réalisation du projet. Le cas échéant, des corrections pourraient alors être apportées aux mesures d'atténuation afin de maintenir une bonne qualité de l'eau dans le milieu récepteur. Ce serait notamment le cas s'il advenait que les concentrations mesurées de chlorures dépassaient le seuil de toxicité chronique de 230 mg/l (PR3.1, p. 323 ; PR5.1, p. 33).

Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, il importe que la mise en place des mesures d'atténuation ne soit pas limitée à la rivière aux Brochets, mais couvre l'ensemble des cours d'eau traversés, dont le ruisseau de la Barbotte (DQ3.1). Les milieux humides sont également des endroits sensibles où, selon la commission, des mesures d'atténuation devraient être mises en place. C'est notamment le cas en bordure de la forêt marécageuse et de l'étang Streit. Par ailleurs, la commission met en doute l'efficacité des mesures proposées par le ministère des Transports pour réduire la teneur des eaux de ruissellement en sels de déglacage au moment de la fonte des neiges. C'est à ce moment, en effet, que la majeure partie des sels sont lessivés vers les cours d'eau, alors que la période de croissance des végétaux n'a pas commencé. De plus, le temps de rétention doit être suffisamment long. Par ailleurs, les bassins de sédimentation sont plus efficaces pour les matières en suspension que pour les substances dissoutes dans l'eau.

-
1. La toxicité aiguë se manifeste après une exposition à court terme, soit de quelques heures à quelques jours.
 2. La toxicité chronique se manifeste après une exposition à long terme, soit de plusieurs semaines à plusieurs mois.

Des participants ont proposé d'autres solutions comme la réduction de la quantité de sels de voirie utilisée dans le secteur de la rivière aux Brochets, de la forêt marécageuse et de l'étang Streit ainsi que l'utilisation des produits de remplacement comme l'amidon de maïs (Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi, DM23, p. 14 et 25 ; M. Jean Asnong, DM10, p. 2). Un sous-produit de l'amidon de maïs efficace pour le déglacage des routes est actuellement à l'essai dans la région de l'Estrie. Cependant, le ministère des Transports souligne que cette substance entraîne une importante diminution de la concentration en oxygène dans l'eau, pouvant causer la mort des organismes aquatiques (M. Bernard Caron, DT9, p. 8 ; DA74, p. ii).

- ♦ **Avis 11** – *La commission est d'avis qu'il importe que le ministère des Transports applique des mesures adéquates pour limiter l'apport de sels de déglacage dans les milieux aquatiques et les milieux humides sensibles qui pourraient être touchés par le parachèvement de l'autoroute 35, dans une approche de prévention de la dégradation du milieu naturel sans toutefois compromettre la sécurité routière.*
- ♦ **Avis 12** – *La commission est d'avis que le suivi de la teneur en chlore et en sodium dans la rivière aux Brochets, le ruisseau de la Barbotte et l'étang Streit devrait être réalisé sur une plus longue période que les deux ans prévus. Le suivi devrait permettre d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place, dans le respect de la capacité de support des écosystèmes et, le cas échéant, d'apporter les corrections nécessaires.*

Le Cerf de Virginie

La Montérégie est la région qui renferme la plus abondante population de cerfs de Virginie après l'Estrie. Cette espèce y est favorisée par les hivers cléments et les caractéristiques agroforestières du territoire. Un accroissement de la population y est d'ailleurs observé. Il y aurait actuellement de sept à huit individus au kilomètre carré. Une aire de confinement (ou ravage) de cerfs de Virginie est présente à l'est de la route 133, dans le secteur de Saint-Armand (figure 1). D'une superficie de 4,3 km², elle regroupe une densité de cerfs relativement élevée lorsqu'ils s'y réunissent pour passer l'hiver, soit une densité probablement supérieure à vingt individus par kilomètre carré, selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Au cours de cette saison, ces animaux recherchent les étendues forestières composées de peuplements offrant un couvert forestier suffisamment dense permettant de réduire l'accumulation de neige au sol, alors qu'en été ils préfèrent les habitats semi-ouverts en milieu forestier ou agroforestier (PR3.1, p. 96 ; DQ3.1).

Bien que l'autoroute ne traverserait pas le ravage, elle constituerait un obstacle au déplacement des animaux. La proximité d'une concentration de cerfs entraîne inévitablement des risques accrus de collision avec les véhicules. Le ministère des

Transports n'a pas évalué ce risque de collisions, ce que déplore le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. L'étude de la situation actuelle sur la route 133 permet néanmoins de constater que les collisions avec la grande faune sont concentrées dans le secteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand. De 1995 à 2004, 82 cerfs morts à la suite d'une collision ont été signalés au ministère des Transports, ce qui représente en moyenne 1,2 cerf par mois. Selon le Ministère, « malgré le fait que le tracé proposé demeure dans l'axe de l'actuelle route à quatre voies, il est permis de croire que les risques d'accidents augmenteront sensiblement puisque l'achalandage prévu est plus élevé qu'actuellement » (PR3.1, p. 256 ; M. Bernard McCann et M. Pierre Bilodeau, DT1, p. 43 et 44 ; M. Bernard Caron, DT3, p. 36).

Des participants à l'audience publique ont mis en doute le nombre de collisions rapporté, estimant que la mortalité des cervidés était beaucoup plus élevée. Ils s'inquiètent des déplacements de la grande quantité de cerfs qu'ils peuvent observer à proximité de la route 133 (M^{me} Perle Saint-Jean, DT3, p. 47 ; M. Claude Benoît, DT1, p. 71 ; M. Denis Messier, DM28, p. 2).

Bien que la densité de cerfs soit plus faible dans la portion nord du projet, les risques de collisions y sont tout de même présents. À cet égard, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune s'inquiète de la fragmentation des boisés par le passage de l'autoroute. D'une part, la raréfaction de ce type d'habitat entraîne la concentration des cerfs dans les habitats résiduels et, d'autre part, la présence de surfaces boisées à proximité risque d'augmenter les accidents avec la grande faune (DQ3.1 ; M. Pierre Bilodeau, DT1, p. 44).

Il existe des mesures qui visent à empêcher les animaux de traverser les routes, comme des clôtures, ou encore à rendre leurs déplacements sécuritaires, comme l'aménagement de passages au-dessus ou au-dessous de la route. Des systèmes de détection des animaux sur la route pour en avertir les automobilistes ont également été développés (De Bellefeuille et Poulin, 2004, p. 9). Toutefois, le ministère des Transports ne prévoit pas la mise en place de telles mesures. Il explique que les collisions avec un chevreuil sont rarement mortelles pour les humains, ne causant que des dommages matériels. Il fait valoir également que de telles mesures sont généralement coûteuses et qu'il est difficile de déterminer des endroits stratégiques pour leur implantation puisque ces animaux n'utiliseraient pas de corridor de déplacement préférentiel (DA20 ; M. Bernard Caron et M. Bernard McCann, DT3, p. 37 et 46).

Le Ministère envisage de faire un suivi des collisions des véhicules avec la grande faune sur l'autoroute et implanter des mesures de correction, le cas échéant (PR3.1, p. 324). À cet effet, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune estime que l'aménagement de voies de passage pour la faune aux endroits où le nombre d'accidents le justifierait devrait être envisagé (DQ3.1).

La seule mesure d'atténuation prévue par le ministère des Transports consiste en une planification adéquate du drainage afin de limiter la création de mares salines en bordure de l'autoroute, puisque les cervidés peuvent être en carence de sodium en période hivernale et être attirés par l'accumulation des sels de déglacage dans l'eau des fossés au printemps (De Bellefeuille et Poulin, 2004). Un suivi du drainage aux abords de l'autoroute serait effectué par le Ministère afin de répertorier les zones d'accumulation d'eau. Dans le cas où le drainage serait déficient, les eaux de ruissellement seraient acheminées à l'extérieur de l'emprise dans des bassins d'infiltration (PR3.1, p. 256 et 323). À cet égard, une attention particulière devrait être portée aux bassins de sédimentation et aux marais filtrants qui seraient aménagés pour le captage des sels de voirie. Par exemple, l'accès pourrait y être restreint par des clôtures.

- ♦ **Avis 13** – *La commission est d'avis que, dans une approche de prévention, le ministère des Transports devrait mettre en place des mesures particulières afin de limiter les risques de collisions avec la grande faune dans le cadre du parachèvement de l'autoroute 35, comme l'aménagement de voies de passage pour les animaux. Ces mesures devraient être définies en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.*

En résumé

À la lumière de son cadre d'analyse, la commission reprend ici certains de ses constats quant aux motifs de justification du parachèvement de l'autoroute 35 par le ministère des Transports, de même que des considérations générales relatives à son milieu d'insertion.

La raison d'être du projet en matière d'efficacité économique¹ et d'équité sociale entre les personnes, les régions et les générations

Les retombées économiques du parachèvement de l'autoroute 35 seraient essentiellement concentrées dans la région immédiate de Saint-Jean-sur-Richelieu, alors que d'autres municipalités pourraient connaître des conséquences négatives sur leur économie à la suite de la réalisation du projet.

La portée régionale du projet s'illustre également par le fait que la grande majorité des usagers auraient comme provenance ou destination Saint-Jean-sur-Richelieu et ses environs immédiats, le parachèvement de l'autoroute 35 ne servant de lien que de façon très limitée entre la Communauté métropolitaine de Montréal et les États de la Nouvelle-Angleterre, principalement entre Saint-Jean-sur-Richelieu et le nord du Vermont. De plus, la présence d'un nouveau lien autoroutier n'aurait vraisemblablement que peu d'incidence sur l'attractivité des usagers des autoroutes avoisinantes.

La nouvelle infrastructure, selon l'envergure proposée, serait d'après certains critères sous-utilisée pendant au moins la première décennie qui suivrait sa mise en service, les débits escomptés n'apparaissant pas suffisants pour assurer la rentabilité de l'investissement collectif. Cependant, la route 133, aux abords de Saint-Jean-sur-Richelieu, ne pourrait pas à elle seule supporter les débits projetés jusqu'en 2021.

La raison d'être du projet en matière de santé et de qualité de vie

La sécurité sur la route 133 préoccupait grandement les participants. Ainsi, des corrections pourraient permettre de réduire les conflits d'usages et les déficiences de la route. En ce qui concerne la qualité de vie des résidents riverains, la commission a constaté que, malgré les baisses d'achalandage anticipées sur la route 133 à la suite du parachèvement de l'autoroute 35, certaines résidences continueraient à subir un climat sonore perturbé.

À cet égard, un nouveau lien routier aurait l'avantage de ne présenter aucun accès en bordure de son axe, ni de zone de changement de vitesse obligatoire. Il aurait aussi l'avantage de désengorger la route 133, là où la densité de véhicules est la plus élevée.

1. Le principe d'efficacité économique du développement durable stipule que « l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement » (QUÉBEC, *Loi sur le développement durable*, Projet de loi n° 118 (présentation), 1^{re} session, 37^e législature).

L'agriculture et l'efficacité économique

Le projet de parachèvement de l'autoroute 35 serait implanté dans un milieu où l'agriculture domine. Les terres y sont d'excellente qualité et les conditions climatiques y favorisent une saison de croissance plus longue qu'ailleurs au Québec. L'agriculture constitue un pôle économique d'importance pour la région. La réalisation du projet nécessiterait 321 ha de sols en zone agricole et 88 exploitations agricoles seraient ainsi touchées. De plus, afin de répondre aux exigences du *Règlement sur les exploitations agricoles* concernant l'équilibre en phosphore des sols prévu pour 2010, des entreprises de production animale pourraient se voir dans l'obligation de trouver de nouvelles superficies pour épandre, de procéder à du déboisement sur leurs terres ou de réduire leur production.

La préservation de la diversité biologique, la prévention de la dégradation de l'environnement et la protection de l'environnement dans une vision globale et à long terme

Quant à l'environnement naturel où s'insère le projet de parachèvement de l'autoroute 35, il présente une sensibilité et une richesse particulières. Les milieux forestiers y sont de plus en plus fragmentés et de faible superficie. À cet égard, le projet entraînerait le déboisement de 81 ha. Les principaux milieux humides qui subsistent sont également susceptibles d'être dégradés par la réalisation du projet. Il est à noter que, dans sa partie sud, le tracé autoroutier longe une aire de confinement du Cerf de Virginie. L'ensemble de ces écosystèmes, tout comme les milieux aquatiques, sont nécessaires au support de la diversité biologique. D'ailleurs, le secteur du projet est riche en espèces floristiques et fauniques, dont plusieurs sont menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. La rivière aux Brochets qui serait traversée par l'autoroute et la forêt marécageuse localisée à son embouchure constitue un habitat fragile en raison notamment des espèces fauniques qui l'habitent. Afin de préserver la biodiversité, de prévenir la dégradation de l'environnement et de favoriser sa protection dans une vision globale et à long terme, les impacts du projet sur la forêt, les milieux humides et les habitats aquatiques doivent être limités.

- ♦ **Constat** – *La commission constate que, bien que ne faisant pas partie des priorités du ministère des Transports, le projet de parachèvement de l'autoroute 35 a fait l'objet d'une demande en 2002 du Triangle d'Excellence, une association représentant les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Plattsburgh et Burlington.*
- ♦ **Avis 14** – *La commission est d'avis que le parachèvement de l'autoroute 35 n'est justifié que sur une partie de son parcours entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, particulièrement en raison des débits de circulation actuels et projetés.*

- ♦ **Avis 15** – *La commission est d'avis que la route 133 devrait faire l'objet de travaux d'amélioration entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine avant le parachèvement de l'autoroute 35. Ces travaux permettraient d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des usagers de la route 133 et des résidents en bordure de son trajet.*
- ♦ **Avis 16** – *La commission est d'avis que les milieux agricole et naturel touchés par le projet de parachèvement de l'autoroute 35 présentent une sensibilité et une richesse particulières qui nécessitent de limiter au maximum les impacts du projet.*
- ♦ **Avis 17** – *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait envisager le choix d'un type de route ayant moins d'envergure dans l'emprise prévue, comme une route nationale sans accès, et ce, sur une partie du parcours.*

Dans les chapitres suivants, la commission présente ce qu'elle considère comme étant optimal pour chacun des segments du projet de façon à prendre en compte les objectifs du ministère des Transports et les caractéristiques des milieux concernés.

Chapitre 3 Le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre

Les enjeux inhérents à l'ensemble du projet ont été traités de façon générale dans le chapitre précédent. Dans le présent chapitre et les suivants, la commission traite du contexte particulier de chaque segment de l'autoroute projetée, en partant du nord vers le sud. Elle analyse ici le segment qui prolongerait l'autoroute 35 existante jusqu'à l'éventuel échangeur de Saint-Alexandre, sans toutefois inclure ce dernier (figure 1). Elle décrit succinctement la proposition du ministère des Transports et présente l'analyse des enjeux locaux.

Cette partie de l'autoroute s'étendrait sur 11 km entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre. Elle correspond au segment 1 du tracé. Le ministère des Transports se propose de réaliser ce segment en deuxième étape, soit entre 2007 et 2009, et il en évalue les coûts à 63 M\$.

La proposition du ministère des Transports

À la hauteur des premiers kilomètres, le ministère des Transports propose de construire un échangeur à Saint-Jean-sur-Richelieu, qui relierait la route 133 et le boulevard d'Iberville par un carrefour (figure 2). Des bretelles donneraient accès au chemin de la Grande-Ligne et un pont à étagement permettrait le passage du chemin de la Grande-Ligne au-dessus de l'autoroute. Des réaménagements sont à prévoir aux intersections du boulevard d'Iberville et de la route 133 ainsi qu'à la jonction du 3^e Rang Sud et du chemin de la Grande-Ligne. Dans le premier cas, une intersection avec des feux de signalisation est prévue alors que le boulevard d'Iberville se terminerait en cul-de-sac au sud. Dans la deuxième situation, une nouvelle intersection en T est proposée (DA5, p. 1 ; M. Jean Hardy, DT2, p. 12).

Les enjeux locaux

Les enjeux locaux concernent l'agriculture, la qualité de vie des résidants et la sécurité routière. La tendance est à l'agrandissement des zones industrielles et urbaines sur ce territoire. La superficie cultivable s'en trouve réduite et fragmentée et le réseau routier offre peu d'accès efficaces aux parcelles de terres.

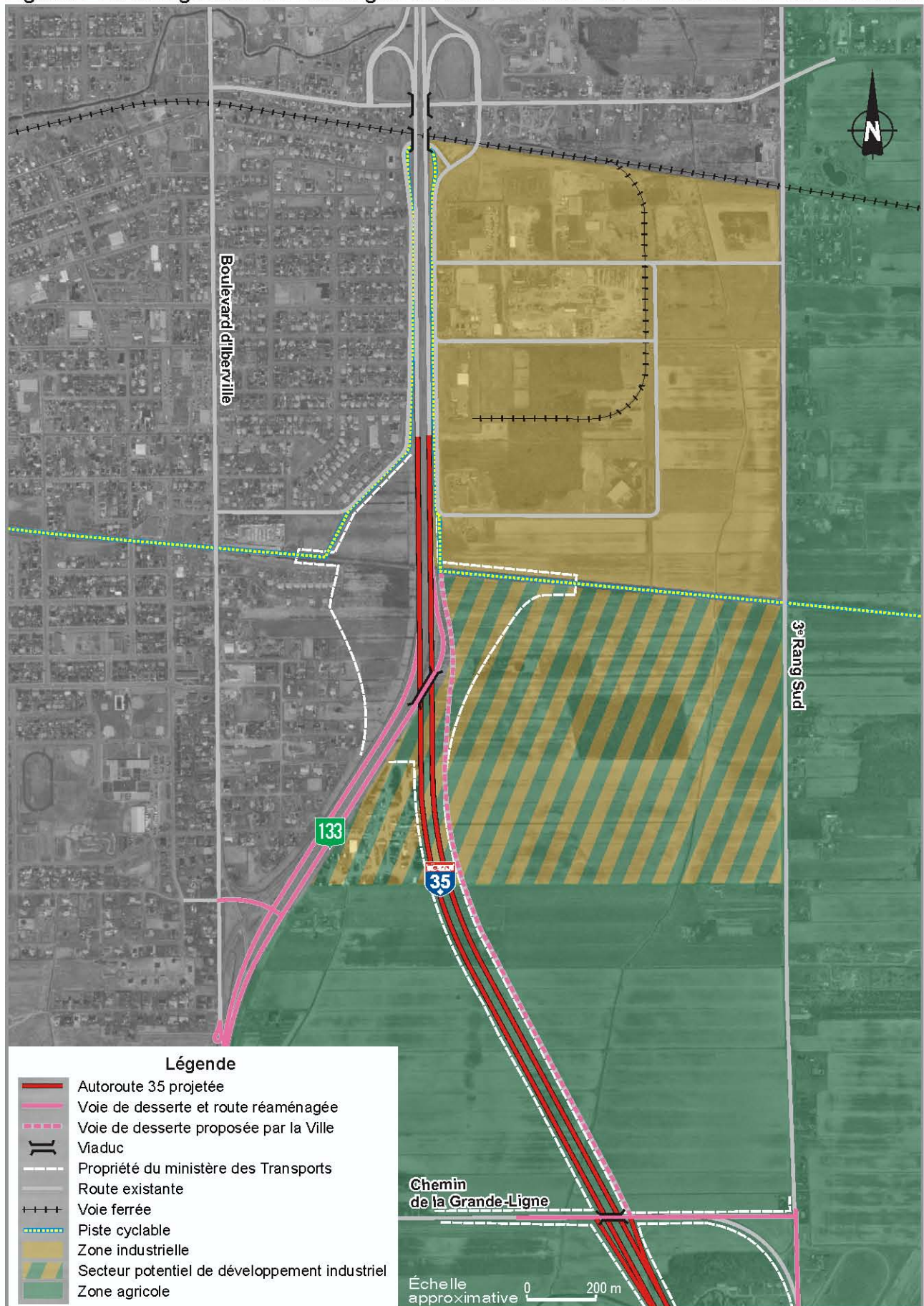
La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu appuie sans réserve le projet. Elle a demandé au ministère des Transports lors de l'audience publique d'y ajouter deux éléments, soit un viaduc afin de desservir la piste cyclable Montérégiade II et une voie de desserte jusqu'à l'échangeur Grande-Ligne (figure 2). La piste cyclable qui va d'est en ouest est interrompue par l'actuelle autoroute 35. Pour rejoindre la section opposée, les cyclistes peuvent emprunter une piste de contournement par le nord. Cependant, il semblerait que certains traversent l'autoroute à pied, mettant ainsi leur vie en danger. Le ministère des Transports n'accueille pas favorablement l'idée d'installer un viaduc à cet endroit (DA68 ; DM14, p. 1 et 2).

En ce qui concerne la voie de desserte, la Ville demande qu'elle soit aménagée à partir du chemin de la Grande-Ligne jusqu'à la zone industrielle localisée immédiatement à l'est de l'autoroute 35 (DM14, p. 2). Par ailleurs, selon le schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Richelieu, un agrandissement de la zone industrielle et du périmètre d'urbanisation est prévu vers le sud pour combler la demande de ce type de terrain pendant environ cinq ans. Éventuellement, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu entend agrandir sa zone industrielle jusqu'au chemin de la Grande-Ligne. Notons cependant que cet agrandissement doit faire l'objet d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Des agricultrices du secteur, dont une partie des terres furent expropriées dans les années 1970, subiraient le fractionnement de leur ferme, les obligeant à un détour de 3,5 km pour avoir accès à certaines parcelles. Afin de limiter les conflits entre la machinerie agricole et le trafic routier, elles ont demandé au ministère des Transports l'installation d'un viaduc agricole qui pourrait servir d'accès pour elles et leurs voisins, à leurs terres respectives. Elles préfèrent de beaucoup cette solution à celle proposée par la Ville, soit une voie d'accès au parc industriel longeant le côté est de l'autoroute 35 jusqu'au chemin de la Grande-Ligne, puisque cette dernière hypothèse grugerait encore leurs superficies en culture. De plus, cela les obligerait quand même à circuler par la route 133 et le chemin de la Grande-Ligne avec leur machinerie agricole, ne réglant en rien les conflits d'usages (M^{me} Maryse Fontaine et M^{me} Noémie Fontaine, DM19, p. 3 et 5 ; M^{me} Maryse Fontaine, DT6, p. 64).

Or, l'entreprise agricole possède des terres situées à la nouvelle limite de la zone industrielle où la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu se propose de poursuivre l'agrandissement de la zone industrielle. En conséquence, des superficies de cette entreprise agricole pourraient éventuellement être acquises par la Ville (M. Mario Verville et M. Michel Merleau, DT7, p. 7 et 8).

Figure 2 La configuration de l'échangeur de Saint-Jean-sur-Richelieu et son milieu d'insertion



Sources : adaptée de PR3.2, annexe 9, figure 2.5 (option 1c) ; DA5 ; PR5.1, annexe cartographique, figure 1 ; DB6, carte du schéma d'aménagement.

En ce qui concerne la sécurité routière, la proposition de configuration de l'intersection entre le boulevard d'Iberville et la route 133 vise à diminuer l'indice de gravité des accidents qui atteint 2,13, contre 2,00 pour les routes nationales de même type. La proposition vise aussi la réduction du taux d'accidents qui se situe à 1,92 alors que le taux national est de 1,41. Le ministère des Transports considère que l'aménagement de l'intersection ne détériorerait pas le climat sonore. Il estime que ce réaménagement contribuerait à une meilleure fluidité, les feux de circulation ne fonctionnant que si la boucle de détection est enclenchée (M. Bernard Caron, DT2, p. 25).

Par ailleurs, le ministère des Transports prévoit que la réalisation du projet aurait pour effet de réduire la circulation au carrefour qui relie le boulevard d'Iberville à la route 133. Il estime également que la mise en place d'un feu de circulation, combinée à une réduction de vitesse dans la bretelle de sortie d'autoroute, devrait limiter les conflits d'usages pour les agriculteurs dans ce secteur (M. Bernard Caron, DT2, p. 19).

Avis concernant le segment compris entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre

L'analyse de la justification a démontré au chapitre précédent qu'il était pertinent de construire un nouveau lien routier entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre compte tenu du débit de circulation prévu en 2021.

La commission retient que des entreprises agricoles verraient leurs terres sectionnées à la suite du parachèvement de l'autoroute 35 dans le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu. Afin de favoriser le passage sécuritaire sur le chemin de la Grande-Ligne et ses intersections avec la route 133 et le 3^e Rang Sud, il importe que des aménagements majeurs y soient effectués.

- ♦ **Avis 18** – *La commission est d'avis que la construction d'un segment d'autoroute à deux chaussées dans l'emprise proposée par le ministère des Transports entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre permettrait de répondre aux objectifs du projet.*
- ♦ **Avis 19** – *La commission est d'avis que, pour le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre, des mesures visant à permettre le passage sécuritaire de la machinerie agricole sur le chemin de la Grande-Ligne et à ses intersections avec la route 133 et le 3^e Rang Sud devraient être mises en place.*

Chapitre 4 Le segment entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien

La commission examine ici le segment 2 comprenant les projets d'échangeurs à Saint-Alexandre et à Saint-Sébastien de même que la portion d'autoroute située entre ces deux échangeurs (figure 1). Selon le calendrier déposé par le ministère des Transports, ce segment de 12,7 km serait le premier à être réalisé au coût de 65 M\$. Les travaux s'échelonnent de 2006 à 2009.

L'échangeur de Saint-Alexandre

La description des variantes de configuration

Dans les années 1960, le ministère des Transports avait prévu construire l'échangeur de Saint-Alexandre près de la montée de la Station. Les acquisitions nécessaires ont été faites en fonction de cette première variante (DA6, p. 1 et 2). Cette rue, qui est maintenant habitée, se situe au cœur du village de Saint-Alexandre et elle est interdite au transport lourd (M^{me} Maryse Boucher, DT2, p. 48). Après consultation du Ministère sur les différentes variantes possibles, la municipalité de Saint-Alexandre a appuyé celle localisant l'échangeur plus à l'ouest et redressant du même coup la route 227 (figure 3A). Cette deuxième variante, retenue par le ministère des Transports, requerrait l'acquisition de 18,3 ha de terrains supplémentaires à la superficie que possède déjà le Ministère. Elle nécessiterait le déplacement de la conduite de Gaz Métropolitain et exigerait la construction d'un viaduc agricole pour franchir l'autoroute à la hauteur du rang des Dussault (DA6, p. 6).

La municipalité de Saint-Alexandre estime que le redressement de la route 227 améliorerait la sécurité routière et donnerait une voie de desserte à proximité de la zone urbaine. L'aménagement de l'échangeur à cet endroit donnerait accès, par la montée de la Station, à un projet résidentiel déjà autorisé de 14 résidences ainsi qu'à 80 autres résidences dont la construction est prévue ultérieurement. La municipalité propose toutefois de limiter la perte de terres agricoles notamment par une réduction de l'emprise requise par le projet d'autoroute de même que par la restitution à l'agriculture de l'emprise excédentaire de la route 227 actuelle, à la suite de son redressement (DM5, p. 3 et 4).

Une troisième variante étudiée par le ministère des Transports positionne l'échangeur sur l'actuelle route 227 (figure 3B). Cette proposition ne requiert pas un viaduc agricole ni la construction d'un nouveau tronçon de la route 227 sur plus d'un kilomètre. Il exigerait toutefois l'acquisition de 20 ha supplémentaires à l'emprise déjà acquise (DA6, p. 4).

Les enjeux locaux

Les enjeux locaux concernent l'agriculture, le milieu biologique, la qualité de vie et la sécurité routière. Afin d'illustrer les répercussions du projet de parachèvement de l'autoroute 35 sur l'agriculture, la commission présente l'exemple concret suivant.

Une entreprise laitière serait directement touchée par l'échangeur si la deuxième variante, soit celle privilégiée par le Ministère, était retenue. L'échangeur et le redressement de la route 227 sont prévus sur les terres possédées par cette entreprise laitière. Détentrice d'un plan agroenvironnemental de fertilisation réalisé en 2003, cette entreprise a tout juste en propriété les superficies d'épandage nécessaires à ses besoins grâce à l'achat de superficies qu'elle a effectué au cours de l'été 2004. Ce sont ces mêmes superficies qui sont visées par la variante prévoyant le réaménagement de la route 227. Dans le contexte actuel de rareté et de prix élevé des terres, « l'entreprise n'est pas rassurée quant aux possibilités de remplacer ces superficies perdues » (*ibid.*). Par ailleurs, elle prévoit une expansion dans la production de viande bovine, plus particulièrement dans l'élevage de veaux. L'entreprise demande que l'échangeur soit situé sur l'actuelle route 227 et que sa configuration soit de type losange (Ferme Grégoire et Fils S.E.N.C., DM18, p. 3 à 5). Cette variante est d'ailleurs la seule jugée acceptable par la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe qui préconise une configuration en losange afin de limiter les pertes de superficies agricoles (DM16, p. 7). Notons que cette configuration requiert moins de la moitié de la superficie requise par un échangeur en trèfle partiel. Cependant, le Ministère n'a pas proposé à cet endroit un échangeur en losange compte tenu que la route, à laquelle l'échangeur donnerait accès, présente une courbe à cette hauteur et que la configuration en losange s'adapterait mal à ces conditions (M. Bernard Caron, DT2, p. 57).

Au total, la variante proposée par le Ministère utiliserait une plus grande superficie de terrain que la variante localisée à l'emplacement actuel de la route 227. En effet, la variante nécessiterait l'acquisition d'une nouvelle superficie de terres agricoles dans le but de redresser le tronçon de la route 227. La commission estime qu'il s'agirait d'une perte inutile de terres agricoles compte tenu qu'il existe une infrastructure capable de répondre aux objectifs du projet, moyennant certains aménagements.

Figure 3 La configuration de l'échangeur de Saint-Alexandre et son milieu d'insertion

A Configuration recommandée par le ministère des Transports, incluant le redressement de la route 227



B Configuration à l'emplacement actuel de la route 227



Sources : adaptée de PR3.2, annexe 9, figures 2.9 (option 2b2) et 2.10 (option 2c) ; DA6, p. 3 et 5.

La localisation de l'échangeur de Saint-Alexandre présente aussi un enjeu sur le plan biologique. Selon la proposition du ministère des Transports, l'échangeur serait en effet situé au cœur d'une zone boisée en milieu agricole (figure 3A). En plus de fragmenter le milieu naturel, sa construction nécessiterait le déboisement de près de 11 ha de couvert forestier (PR5.1, p. 50). D'après le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, l'impact de la variante proposée serait particulièrement important puisqu'il impliquerait « la destruction de la majeure partie du principal massif boisé situé dans la portion nord » du projet (DQ2.1). Il estime que des mesures devraient être prises afin de diminuer de façon significative la perte de superficie boisée dans ce secteur.

En outre, la zone boisée visée par le projet renferme des espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Il s'agit du *Jonc acuminé* et du *Carex annectens* variété *xanthocarpa*. Ce sont deux espèces dont moins de cinq occurrences sont connues au Québec, ce qui représente le stade de plus grande précarité avant qu'une espèce soit désignée menacée ou vulnérable. La situation du *Jonc acuminé* est d'autant plus préoccupante que le boisé où serait construit l'échangeur constitue le seul emplacement connu pour cette espèce au Québec (PR6, avis n° 12 ; M^{me} Valérie Saint-Amant, DT3, p. 40). Le massif boisé renferme en effet cinq colonies de *Jonc acuminé*, de plus de cent individus chacune, dans une zone herbacée située à l'intérieur d'une dépression humide. Quatre de ces colonies seraient détruites par le projet. Quant au *Carex*, une seule colonie de vingt individus a été observée dans cette zone et elle serait également détruite. Le ministère des Transports prévoit transplanter ces colonies dans un boisé possédant les mêmes conditions. Il estime que plusieurs endroits dans le secteur seraient aptes à accueillir les plants, mais aucune recherche n'a encore été effectuée afin de déterminer un emplacement adéquat (PR5.1, p. 20 et 24 ; M. Silvio Morelli, DT3, p. 33).

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs souligne que, dans les cas de transplantation, un protocole de réalisation et un suivi rigoureux doivent être élaborés en collaboration avec les spécialistes du Ministère. Cependant, il considère que la transplantation constitue une mesure de dernier recours qui ne devrait pas être privilégiée puisque le succès de l'opération n'est pas assuré et qu'elle entraîne une perte de la valeur de la population à son état naturel. De plus, les milieux propices pour la transplantation des espèces concernées seraient rares, sinon inexistantes dans les environs (M^{me} Céline Dupont, DT3, p. 35 ; PR6, avis n° 12 ; DB63, p. 2). Bien que le ministère des Transports reconnaisse que la transplantation mène souvent à des résultats peu concluants, il estime que cette mesure est préférable à la destruction des colonies (PR5.1, p. 20).

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs considère pour sa part que les boisés abritant plusieurs espèces à statut précaire auraient dû faire l'objet d'une plus grande préoccupation. En conséquence, il suggère de ne pas construire l'échangeur à cet endroit dans le but de protéger ce milieu sensible (DB63, p. 2 ; PR6, avis n° 12).

Des mesures incitatives et des programmes ont été mis en place pour assurer la protection des milieux naturels en territoire privé. Au Québec, le Programme de conservation du patrimoine naturel en milieu privé vise à soutenir les initiatives de conservation entreprises par le secteur privé. Il constitue également un levier financier de première importance pour inciter d'autres partenaires à investir dans la protection de l'environnement et, en particulier, dans la création d'aires protégées. Au fédéral, il existe également divers programmes tels que le Programme des dons écologiques qui consiste à donner des terres écosensibles à un organisme de bienfaisance voué à la protection de l'environnement ou à un organisme gouvernemental. Une incitation fiscale est associée à ce type de don. Des programmes de financement des projets de conservation sont également offerts. Par ailleurs, des programmes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada visant l'adoption de bonnes pratiques agro-environnementales peuvent contribuer à la conservation des boisés (DB58 ; DQ6.1).

Les pertes de superficies agricoles de diverses sources, de même que les impératifs du *Règlement sur les exploitations agricoles*, expliqués précédemment, pourraient amener le déboisement de superficies forestières à des fins agricoles. Cela constitue également un enjeu important. C'est le cas du secteur où se trouvent le jonc et le carex, lequel est aujourd'hui un boisé de ferme autrefois cultivé. D'ailleurs, selon les inventaires forestiers réalisés en 2003 dans le cadre de l'étude d'impact et comme la commission a pu le constater au cours de l'audience publique, une partie importante du massif forestier a été déboisée récemment pour sa remise en culture (PR3.2, annexe 5.5, fiche 11). Il ne s'agit toutefois pas du secteur où les espèces floristiques à statut précaire sont regroupées.

La commission estime que la portion du boisé déjà acquise par le ministère des Transports pourrait être protégée comme mesure de compensation. Elle note que le reste de la superficie boisée appartient encore en grande partie à des agriculteurs.

Un autre enjeu concerne la qualité de vie et la sécurité routière. À ce propos, la municipalité de Saint-Alexandre a tenu à s'assurer que la quiétude du secteur résidentiel de la montée de la Station serait préservée (DM5, p. 4). Pour les intersections de la route 227 et le chemin de la Grande-Ligne, le ministère des Transports a précisé que 33 accidents ont eu lieu à cet endroit au cours des trois dernières années. Il a été proposé en audience publique que des feux clignotants

soient installés, en plus d'une voie médiane permettant de tourner à gauche (M^{me} Annie Tessier, DT9, p. 24). Le Ministère a évalué la possibilité de mettre en œuvre ces mesures. La route 227 croise à deux endroits le chemin de la Grande-Ligne, soit dans une zone de 50 km/h, à l'entrée du village de Saint-Alexandre, et dans une zone de 90 km/h à un kilomètre plus à l'ouest. Quant à l'entrée de la municipalité, le Ministère précise que l'amélioration de la sécurité ne nécessiterait pas de travaux d'envergure. Cependant, la situation diffère quelque peu dans la zone de 90 km/h où il devrait y avoir acquisition de terrains afin d'implanter une voie de virage à gauche, en plus d'installer des feux clignotants (M. Jean Hardy, DT5, p. 23). Rappelons que des mesures semblables ont déjà été appliquées à Saint-Sébastien, ce qui a grandement contribué à y réduire l'indice de gravité des accidents.

Constat et avis concernant l'échangeur de Saint-Alexandre

- ♦ **Constat** – *La commission constate que la variante prévoyant l'échangeur de Saint-Alexandre à la hauteur de l'actuelle route 227 nécessiterait moins de superficies agricoles que celle proposée par le ministère des Transports, compte tenu qu'elle permettrait d'utiliser des infrastructures existantes. De plus, elle éviterait la perte d'un boisé d'une valeur écologique importante abritant des espèces floristiques à statut précaire.*
- ♦ **Avis 20** – *La commission est d'avis qu'il importe que le ministère des Transports conçoive l'échangeur de Saint-Alexandre de façon à limiter les impacts sur l'agriculture et le milieu biophysique. Ainsi, il est préférable de maintenir la route 227 dans son emprise actuelle.*
- ♦ **Avis 21** – *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait protéger à long terme le boisé qu'il a acquis près de la montée de la Station à Saint-Alexandre où se trouvent des espèces floristiques à statut précaire afin de compenser en partie les impacts du projet.*
- ♦ **Avis 22** – *La commission est d'avis que des aménagements, comme des feux de circulation et une voie de virage à gauche, pourraient améliorer la sécurité aux intersections de la route 227 et du chemin de la Grande-Ligne dans la municipalité de Saint-Alexandre et invite le ministère des Transports à mettre en place les mesures appropriées.*

L'échangeur de Saint-Sébastien

La description de la configuration proposée par le ministère des Transports

L'échangeur prévu par le ministère des Transports à Saint-Sébastien est de type trèfle partiel (figure 4A). Sa réalisation requerrait 14 ha de terre agricole et nécessiterait le débours de 5,4 M\$. Il serait localisé à mi-chemin entre le rang Sainte-Marie et la route 227 et permettrait notamment la desserte des localités de Henryville, Saint-Sébastien, Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Venise-en-Québec.

Le Ministère a indiqué au cours de l'audience publique que la configuration en trèfle partiel s'avérerait plus performante pour les mouvements de camions en provenance du nord, lesquels se destinent majoritairement vers l'est. Il a expliqué que les bretelles de ce type d'échangeur permettraient aux camions d'éviter les virages à gauche devant le flux de circulation en sens inverse (M. Jean Hardy, DT1, p. 49).

Le Ministère propose des mesures d'atténuation des impacts sur le paysage qualifié de sensible, dont une harmonisation du terrassement avec le paysage agricole environnant, la création d'un aménagement paysager dans les bretelles d'entrées et de sorties ainsi que la création d'un aménagement paysager signalant l'accès à la municipalité.

En attendant la construction du segment 3 de l'autoroute qui se situerait entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand, il y aurait un raccordement temporaire à la route nationale 133 par une intersection en forme de T avec feux de circulation (M. Bernard Caron, DT6, p. 115).

Les enjeux locaux

Les enjeux locaux de l'échangeur de Saint-Sébastien concernent l'agriculture, la qualité de vie et la sécurité des résidents.

Les représentants de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe et des citoyens touchés par le projet d'échangeur ont demandé que soit évaluée une variante d'échangeur en losange (figure 4B) afin de réduire l'utilisation de la superficie des terres agricoles (M^{me} Annie Tessier, DT1, p. 40 ; M. Matthias Pertschy, DM27). Un représentant du ministère des Transports a précisé qu'un échangeur en losange nécessiterait 4 ha de superficies agricoles, soit 10 ha de moins que l'option trèfle partiel. La construction des bretelles de cet échangeur pourrait se faire en même temps que le raccordement temporaire à la route 133. L'augmentation approximative

de 1 M\$ pour la configuration en losange s'explique notamment par la construction de deux structures de pont à étagement puisque l'autoroute 35 passerait au-dessus de la route 133. Quant à la configuration en trèfle partiel, c'est la route 133 qui passerait au-dessus de l'autoroute (M. Jean Hardy, DT6, p. 113, 114 et 118).

Selon la configuration en trèfle partiel retenue par le ministère des Transports, les bretelles de l'échangeur desservant la route 133 aboutiraient de part et d'autre de l'infrastructure, pratiquement en face de deux résidences. Ainsi, la variante retenue par le ministère des Transports, de par la localisation des bretelles, pourrait entraîner des modifications importantes à la qualité de vie de ces familles. Cette dégradation serait due à l'éclairage des lampadaires, aux phares des véhicules, au bruit engendré par la décélération des véhicules lourds, en plus du danger représenté par les manœuvres de ces véhicules aux intersections (M. Marc-André Trudeau et M^{me} Nathalie Richards, DM3).

Le Ministère a reconnu que des bretelles qui se terminent devant des résidences ne sont pas souhaitables et ne respectent pas les règles de l'art. Il a indiqué qu'il a opté pour la configuration en trèfle partiel parce qu'elle permettait une meilleure desserte pour le mouvement des camions. Cependant, il a par la suite précisé qu'il n'y aurait que peu de débit de camions dans les bretelles de l'échangeur de Saint-Sébastien (DA23 ; M. Jean Hardy, DT4, p. 46 et DT1, p. 49 ; M. Éric Piessel, DT4, p. 48).

Par ailleurs, le niveau sonore moyen projeté dans le secteur de l'échangeur de Saint-Sébastien serait de 55 dBA en 2011 et demeurerait le même en 2021 dans l'hypothèse où l'autoroute 35 serait complétée. Selon la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports, un niveau sonore de 55 dBA est jugé acceptable dans l'environnement de ce type d'infrastructure. Il importe de préciser que les relevés du climat sonore réalisés sur la route 133 à Saint-Sébastien indiquent un niveau sonore actuel de 70,2 dBA. Selon la Politique, un niveau sonore de 65 dBA et plus entraîne la mise en place de mesures d'atténuation lorsqu'au moins dix unités d'habitation sont touchées (DA38, p. 4). Dans le cas présent, moins de dix habitations le sont. Pour la commission, cette situation mérite la mise en place de mesures d'atténuation même si le critère de dix habitations n'est pas satisfait. D'ailleurs, la commission note que la Politique est en cours de révision (M^{me} Lyne Gamache, DT2, p. 43).

Pour sa part, la municipalité de Saint-Sébastien considère qu'un échangeur en trèfle partiel constituerait un irritant considérable. Elle privilégie un échangeur en losange afin d'assurer la sauvegarde des terres agricoles et favoriser la quiétude et la sécurité de ses citoyens (DM9).

Constat et avis concernant le segment entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien

La localisation géographique de la fin du segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre rend nécessaire la continuité d'un lien routier jusqu'à Saint-Sébastien. Cependant, le débit enregistré à cet endroit est insuffisant pour justifier à lui seul une autoroute à quatre voies.

- ♦ **Constat** – *La commission constate qu'un échangeur de type trèfle partiel à l'intersection de la route 133 à Saint-Sébastien entraînerait des impacts majeurs sur la qualité de vie des citoyens résidant à proximité, en plus d'occasionner une perte importante de terres agricoles.*
- ♦ **Avis 23** – *La commission est d'avis que, en ce qui concerne le segment routier entre Saint-Alexandre et Saint-Sébastien, il importe de réduire la largeur de l'emprise de façon à limiter les impacts sur l'agriculture, tout en répondant aux objectifs du projet.*
- ♦ **Avis 24** – *La commission est d'avis que l'intersection de l'axe routier proposé à la hauteur de la route 133 à Saint-Sébastien devrait être aménagée de façon à limiter la perte de sol agricole et à protéger la qualité de vie des citoyens résidant à proximité.*

Figure 4 La configuration de l'échangeur de Saint-Sébastien et son milieu d'insertion

A Configuration en trèfle partiel recommandée par le ministère des Transports



B Configuration en losange



Sources : adaptée de PR3.2, annexe 9, figures 2.12 (option 3a1) et 2.14 (option 3a3) ; DA7, p. 1 et 3.

Chapitre 5

Le segment entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand, incluant Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River

Le troisième segment de l'autoroute projetée commence au sud de l'échangeur de Saint-Sébastien, traverse la municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et se termine après l'échangeur situé au nord de Saint-Armand (figure 1). Selon la proposition du ministère des Transports, il aurait une longueur d'environ 9 km et serait le dernier à être construit. Le calendrier prévoit sa réalisation au cours des années 2010 et 2011. Le coût de ce segment serait de 70 M\$ (PR4).

La description des variantes de tracé

Le tracé initial, planifié dans les années 1960 et pour lequel des terres ont été acquises dans les années 1970, était localisé à l'intérieur de la ligne des hautes eaux et traversait la forêt marécageuse en bordure de la baie Missisquoi (figure 5). À la suite de l'adoption par le gouvernement du Québec de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* en 1987, un second tracé a été élaboré par le ministère des Transports à la limite de la zone qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 20 ans.

La variante proposée par le ministère des Transports serait principalement située en milieu agricole (figure 5). Un pont à étagement serait construit pour le passage de la route 202 au-dessus de l'autoroute. La traversée de la rivière aux Brochets se ferait au moyen d'un pont d'une longueur de plus de 200 m. À l'est de la rivière, le tracé longerait la limite de la plaine inondable et entraînerait le sectionnement de terres agricoles sur un peu plus de 3 km. Le maintien de l'écoulement de part et d'autre de l'infrastructure en période de crue serait assuré par des ponceaux le long de la traversée de la plaine inondable. L'extrémité sud de ce segment rejoindrait la route 133 à l'endroit où le profil actuel de cette route change de deux voies à quatre voies, soit sur le territoire de Saint-Armand. Un échangeur y serait aménagé, permettant de conserver l'accès aux chemins Champlain et du Moulin (PR5.1, p. 26 et 27 ; M. Bernard Caron, DT4, p. 54 ; M. Jean Hardy, DT6, p. 12).

Une autre variante a été proposée par des participants pour la portion située à l'est de la rivière. Elle est soutenue principalement par le milieu agricole. Le tracé suggéré est localisé à quelque 200 m plus à l'ouest et longe la forêt marécageuse à l'embouchure de la rivière aux Brochets. Il est donc situé à l'intérieur de la plaine inondable et à la limite des terres agricoles. Certains considèrent qu'il s'agirait d'un compromis entre le tracé initial conçu dans les années 1970, qui pénétrait à l'intérieur même de la forêt marécageuse, et le tracé retenu par le ministère des Transports qui coupe les terres agricoles (M. René Wallaszczyk, DT6, p. 28). Le pont traversant la rivière aux Brochets devrait alors être conçu en courbe, exigeant une complexité supérieure quant à sa construction. Le tracé de cette variante est plus court d'environ 175 m et nécessiterait la mise en place de glissières de sécurité, d'un remblai plus élevé tenant compte des crues printanières de même qu'une protection contre l'eau. Cette variante engendrerait des débours supplémentaires de 4,4 M\$ (DA32 ; M. Jean Hardy, DT2, p. 9 et 10 et DT4, p. 20 et 21 ; M. Bernard McCann, DT6, p. 21).

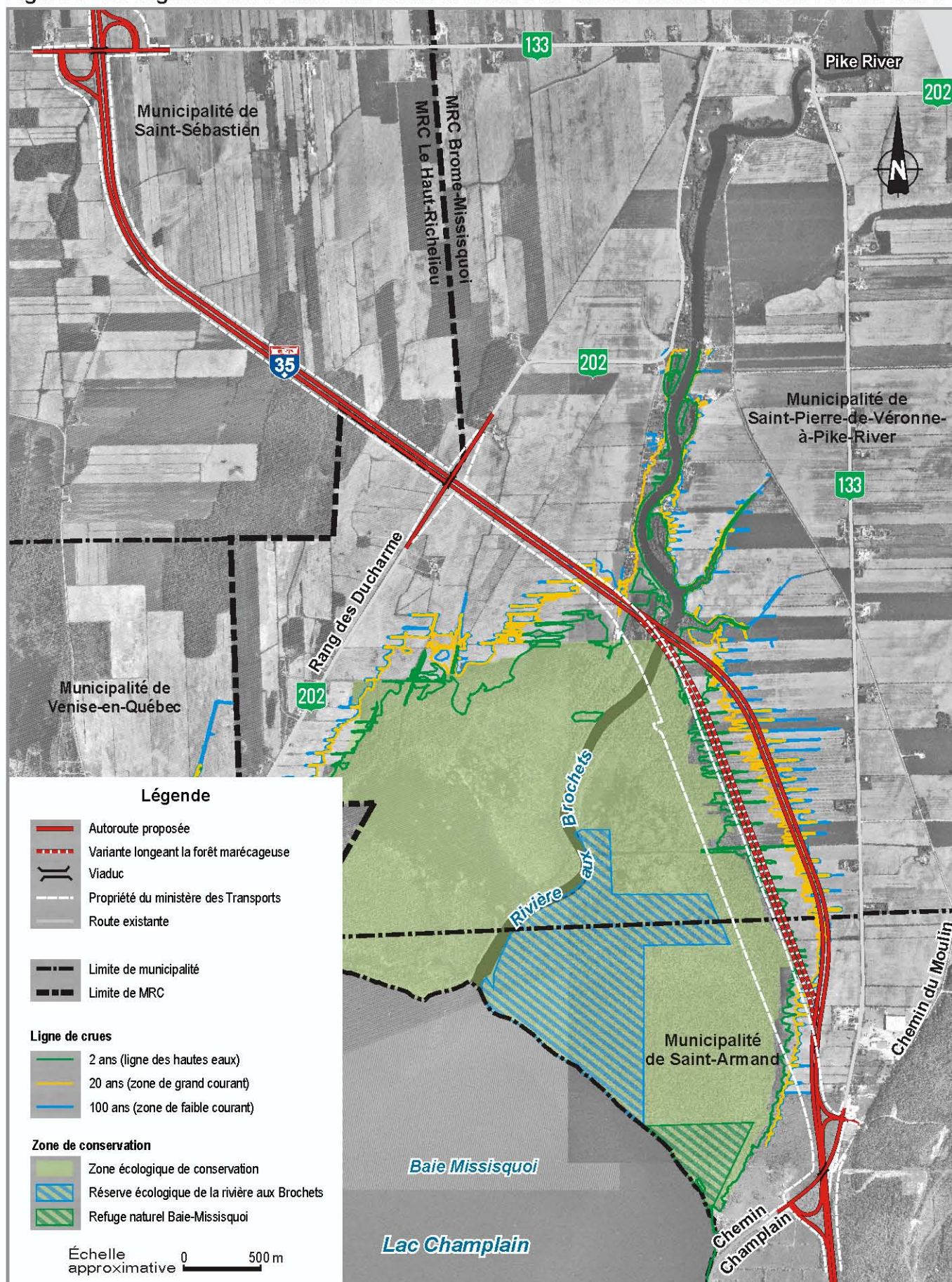
Par ailleurs, le ministère des Transports reconnaît la sensibilité du milieu dans ce secteur et envisage maintenant de réduire la largeur de l'emprise par l'utilisation de glissières entre les deux chaussées quelle que soit la variante retenue. Le pont de la rivière aux Brochets aurait une section réduite, à deux chaussées contiguës. Il serait donc possible de poursuivre avec le même type de section sur une longueur d'environ 3 km entre la rivière aux Brochets et l'échangeur au nord de Saint-Armand. Cette mesure entraînerait un coût supplémentaire de 6 M\$ à la variante privilégiée par le Ministère, portant le coût global de ce segment à 76 M\$, et ce, sans tenir compte du coût des terres déjà acquises (DA35 ; M. Bernard Caron, DT4, p. 27 ; M. Jean Hardy, DT5, p. 21 et 22).

Les enjeux locaux

Les enjeux locaux concernent l'agriculture, le milieu biophysique, la protection de la plaine inondable ainsi que la qualité de vie, l'économie locale et la sécurité routière.

Le ministère des Transports devrait procéder à de nouvelles acquisitions pour réaliser ce segment compte tenu que l'emprise qu'il possède déjà sur ce territoire ne cadre plus avec les orientations de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

Figure 5 Le segment entre Saint-Sébastien et le nord de Saint-Armand et son milieu d'insertion



Sources : adaptée de PR3.2, annexe 13, figure 1 ; PR5.1, annexe cartographique, figures 8 à 12 ; DA32, p. 1 ; DA62 ; information géographique fournie par le Groupe-conseil Génivar inc. le 25 janvier 2006.

Le milieu agricole

L'option préconisée par le ministère des Transports ferait en sorte que plus de 120 ha de terres de qualité exceptionnelle dans les municipalités de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand devraient être acquises ou encore enclavées. Au minimum, c'est dix-sept entreprises agricoles qui seraient touchées. Le représentant du syndicat de l'UPA de Venise-en-Québec a d'ailleurs qualifié ce milieu comme présentant des terres d'une extrême qualité : « Je vous dis d'une extrême qualité. C'est quasiment des terres d'alluvions » (M. Pol Petit, DT8, p. 29). Plusieurs agriculteurs subiraient la perte de grandes superficies de terre cultivable mettant en danger la survie de leur entreprise. Dans la portion du tracé situé entre le pont de la rivière aux Brochets et l'échangeur au nord de Saint-Armand, des parcelles de terrains seraient enclavées, coincées entre l'autoroute et la forêt marécageuse. De plus, les parcelles résiduelles accessibles pour les entreprises agricoles seraient de petite taille, rendues pour certaines inexploitable compte tenu des mouvements de machinerie nécessaires, ce qui augmenterait par le fait même la superficie agricole perdue. Le tableau 7 compare les deux variantes.

Tableau 7 Comparaison des tracés proposés selon différentes considérations agricoles

Enjeux agricoles	Tracé privilégié par le ministère des Transports	Tracé longeant la forêt marécageuse
Perte de sol cultivé (ha)	42,8	32,7
Terres enclavées (ha)	78,5	21,4
Petites parcelles résiduelles	oui	non
Détour pour accès (ferme)	7	1
Impact sur les pratiques culturelles	oui	non
Impact sur le drainage des terres	oui	non

Source : DA21, p. 4.

Le ministère des Transports a proposé certaines mesures d'atténuation telles que le remembrement ou encore l'accès aux parcelles enclavées par un viaduc agricole et une voie d'accès. Ces mesures d'atténuation ne seraient cependant pas sans effet. Le possible remembrement des superficies enclavées exigerait la destruction des digues qui isolent certains champs, les rendant vulnérables aux crues printanières et repoussant d'autant le début de la saison de culture, alors que l'aménagement des accès, tant sous forme d'un viaduc agricole ou d'une voie d'accès, grugerait encore dans la superficie agricole potentiellement disponible. Le Syndicat de l'UPA des

Frontières préfère l'abandon du projet plutôt que le sectionnement des terres (DM17.1).

Le milieu biophysique

Le projet pourrait avoir des impacts sur la qualité de l'eau de la rivière aux Brochets et de la baie Missisquoi, sur le milieu sensible que représente la forêt marécageuse située à l'embouchure de la rivière de même que sur l'habitat de diverses espèces fauniques.

Des organismes de la région sont préoccupés par les effets du projet dans le secteur de baie Missisquoi. Ils déplorent la détérioration actuelle de la qualité de l'eau et les répercussions que cela provoque sur les activités récréotouristiques et l'économie locale. Ils souhaitent que tous les efforts convergent vers une restauration de la baie. Ces organismes soulignent la grande sensibilité du milieu et souhaitent que le projet ne contribue pas à augmenter la contamination de l'eau et la détérioration du milieu naturel (Conservation Baie Missisquoi, DM20, p. 1 et 2 et DM20.1 ; Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi, DM23, p. 2, 4 et 6).

Une détérioration progressive de la qualité de l'eau de la baie Missisquoi a eu lieu au cours des dernières décennies, provoquée par une charge organique en provenance de diverses sources, soit municipale, industrielle et agricole. La concentration en phosphore y est particulièrement élevée. La présence de cet élément nutritif en grande quantité cause la prolifération de plantes aquatiques et d'algues, et le vieillissement prématuré des milieux aquatiques. C'est le cas des cyanobactéries, ou algues bleu-vert, qui produisent certaines toxines présentant un risque pour la santé humaine et animale, notamment lors de l'ingestion de l'eau ou du contact avec la peau. Au cours des étés de 2001 à 2005, la densité de cyanobactéries et de toxines a été particulièrement élevée, entraînant la fermeture des plages publiques et la recommandation de ne pas y pratiquer d'activités impliquant un contact direct avec l'eau (DB18 ; M. Martin Mimeault, DT5, p. 51 et 52).

La réduction des apports de phosphore provenant du bassin versant est l'un des principaux objectifs à poursuivre pour améliorer la qualité de l'eau de la baie Missisquoi. À cet effet, une entente sur la réduction du phosphore dans la baie a été signée en 2002 par le gouvernement du Québec et l'État du Vermont. En 2004, le calendrier de réalisation a été devancé de 2016 à 2009 afin d'atteindre plus rapidement l'objectif fixé. Pour y arriver, le comité interministériel de concertation sur la baie Missisquoi, région Montérégie, a élaboré le plan d'action 2003-2009 visant notamment la réduction de 27,3 t/an des charges de phosphore en provenance du Québec. Or, la rivière aux Brochets est le principal tributaire de la baie ciblée par le

plan d'action. Depuis 1990, une tendance à la baisse des charges de phosphore est observée dans cette rivière, due principalement à l'assainissement urbain et agricole. La qualité de l'eau y est tout de même qualifiée de douteuse. Quant à la baie Missisquoi, les charges de phosphore seraient stables et les résultats des efforts d'assainissement tardent à venir alors qu'il ne reste plus que trois ans pour atteindre l'objectif que le Québec s'est fixé (DA55 ; DB18 ; M. Martin Mimeault, DT5, p. 50 à 53).

Par ailleurs, la forêt marécageuse et la plaine inondable de la rivière aux Brochets jouent un rôle très important sur le plan écologique ainsi que pour la qualité de l'eau de la baie Missisquoi. Il s'agit d'une des seules zones encore à l'état naturel en bordure de la portion québécoise de la baie (M^{me} Céline Dupont, DT4, p. 60 ; M. Pierre Bilodeau, DT6, p. 17). Une autoroute à proximité constituerait une source de pollution non négligeable pour les eaux de surface, selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs : « le ruissellement sur les surfaces contaminées, notamment par le trafic routier et les retombées atmosphériques, affecte la qualité des eaux. De plus, l'imperméabilité de ces surfaces agit sur le débit des eaux des milieux récepteurs » (DB61).

Le ministère des Transports décrit la forêt marécageuse bordant l'embouchure de la rivière aux Brochets comme un habitat très riche, tant par la diversité biologique qu'elle renferme que par l'abondance de la faune qui y vit. Selon le Ministère, ce milieu naturel « présente de nombreux écotones reconnus comme étant des milieux riches offrant une grande capacité de support. Cet habitat est propice à l'ichtyofaune, à l'herpétofaune, aux mammifères semi-aquatiques comme à la faune avienne » (PR3.1, p. 84). Pour sa part, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune souligne qu'un effort particulier est fait depuis plusieurs années pour la conservation de l'ensemble de ce milieu naturel, tant par le gouvernement du Québec que par des instances locales. Plusieurs espèces arborescentes et floristiques à statut précaire y vivent (M. Pierre Bilodeau, DT6, p. 17).

La forêt marécageuse est désignée comme une zone écologique de conservation au schéma d'aménagement révisé de remplacement de la MRC de Brome-Missisquoi (DB5, p. 351 et document complémentaire, p. 22). La MRC y attribue également l'affectation « récréation 1 » qui autorise le plein développement de cette vocation en harmonie avec le milieu naturel. Elle indique que la protection de l'environnement et le caractère esthétique et naturel des aménagements sont essentiels à la mise en valeur de ce territoire, notamment en préservant le couvert forestier (DB5, p. 149). Le secteur de la forêt marécageuse est également reconnu par la municipalité de Saint-Armand comme un lieu dont le potentiel écologique est indéniable (DB20, p. 12). Quant à la municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, elle a comme orientation de protéger l'intégrité du couloir naturel que constitue la rivière aux

Brochets et ses abords à des fins esthétique, écologique et récréotouristique. Elle reconnaît également la zone écologique de conservation définie par la MRC (DB37, p. 24 et 33). Toutefois, il est à souligner que la majeure partie de ce territoire est de tenure privée et se trouve en zone agricole.

Quant à la réserve écologique de la rivière aux Brochets située à l'est de son embouchure, elle a été constituée en 1999 par le gouvernement du Québec. D'une superficie de 126 ha, elle est vouée à la protection d'une partie du marécage deltaïque de la rivière qui présente une diversité remarquable d'habitats supportant une faune et une flore abondantes et variées. À proximité de la réserve écologique se trouve le Refuge naturel Baie-Missisquoi qui est la propriété de l'organisme Conservation de la nature depuis 2000 et dont la gestion est assurée en partenariat avec le groupe local Conservation Baie Missisquoi. D'une superficie de 17 ha, le refuge a notamment comme objectif la protection de l'habitat de la Tortue-molle à épines, espèce désignée menacée. Les plages naturelles de la baie sont parmi les derniers habitats de l'espèce au Québec. Un sentier d'interprétation y a été aménagé (PR3.1, p. 119 et 120 ; DM20, p. 1).

En ce qui concerne la forêt marécageuse, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune signale la présence d'écosystèmes forestiers exceptionnels à l'est de la rivière, soit des forêts formées de peuplements rares et des forêts refuges d'espèces menacées ou vulnérables, composés d'érablières argentées à frêne rouge. Il s'agit des seuls écosystèmes forestiers exceptionnels localisés en bordure du tracé proposé. Ce ministère est également préoccupé par le pont prévu sur la rivière aux Brochets qui toucherait un milieu extrêmement riche, fragile et rare. Il indique que tout écosystème situé à moins de 150 m de l'autoroute pourrait en subir les impacts (PR6, avis n° 11 ; DQ2.1).

Dans la baie Missisquoi et la partie inférieure de la rivière aux Brochets, 53 espèces de poissons ont été répertoriées. Une de ces espèces, le Brochet d'Amérique, se trouve sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Elle est intimement liée aux milieux humides riverains, peu profonds et riches en végétation aquatique. La rivière est utilisée pour la fraie de plusieurs espèces et constitue une importante voie de dévalaison larvaire vers la baie Missisquoi. En période de crue, les bordures du marécage arborescent situé à l'embouchure de la rivière sont notamment utilisées pour la fraie du Grand Brochet.

Le Doré jaune se reproduit également dans la rivière aux Brochets. Une section de la rivière, s'étendant de l'embouchure à Notre-Dame-de-Stanbridge, est désignée plan d'eau à gestion particulière. Cette section de la rivière est protégée en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (L.R.Q., c. C-61.1) dans le but

d'assurer un meilleur taux de succès des activités de reproduction du Doré jaune. Ce statut implique une interdiction de pêche durant la période jugée sensible pour le doré, laquelle s'échelonne du 1^{er} avril au 1^{er} juin (PR5.1, p. 25).

Diverses espèces de couleuvres, grenouilles, rainettes et salamandres fréquentent également le secteur de la rivière aux Brochets. Ces espèces utilisent différents endroits pour la reproduction comme les ruisseaux, les fossés agricoles, les zones humides naturelles et les herbiers en rive. Des espèces de tortues y vivent également, préférant les rives sableuses ou graveleuses pour la ponte de leurs œufs. La Couleuvre d'eau, la Grenouille des marais et la Salamandre à quatre doigts sont sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. La Rainette faux-grillon de l'Ouest, la Tortue des bois et la Tortue géographique sont désignées vulnérables et la Tortue-molle à épines est désignée menacée. Le Plan d'intervention sur la Tortue-molle à épines au Québec a permis de déterminer des lieux de ponte sur les rives de la rivière aux Brochets. Le lieu connu le plus près du tracé se trouve au pied du pont de la route 133 à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River. La rive ouest de l'embouchure de la rivière constitue également un lieu potentiel de ponte.

De plus, la baie Missisquoi est une aire de concentration d'oiseaux aquatiques et les rives de l'embouchure de la rivière aux Brochets sont très fréquentées. Des oiseaux en migration s'y regroupent. Selon le ministère des Transports, la réalisation du projet, peu importe la variante retenue, aurait des impacts directs sur divers aspects du milieu naturel (tableau 8).

Tableau 8 Impacts des variantes du projet sur le milieu biophysique dans le secteur de la rivière aux Brochets

Élément du milieu naturel touché	Tracé privilégié par le ministère des Transports	Tracé longeant la forêt marécageuse
Milieu aquatique (ligne des hautes eaux)	3,8 ha	14,3 ha
Frayère du Grand Brochet	5,1 ha	12,7 ha
Végétation de la forêt marécageuse	1,5 ha	2,4 ha
Espèce végétale à statut précaire	2 espèces	5 espèces

Source : DA21, p. 3.

L'augmentation du climat sonore pourrait également perturber la faune qui l'habite. À cet effet, le ministère des Transports prévoit appliquer des mesures d'atténuation telles que la réalisation des travaux de construction à l'extérieur des périodes sensibles pour les espèces touchées. Il envisage aussi l'aménagement de bassins de sédimentation pour le captage des sédiments et contaminants. Il propose de

compenser la perte d'habitats pour le poisson et la Tortue-molle à épines par l'aménagement de nouveaux habitats ou milieux de reproduction (PR3.1, p. 250 à 254).

La protection de la plaine inondable

Une plaine inondable existe à l'embouchure de la rivière aux Brochets (figure 5). Elle s'étend au-delà de la ligne des hautes eaux et comprend deux zones. Selon les termes de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, il s'agit de la zone de grand courant qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 20 ans et la zone de faible courant qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 100 ans (DB1). Le niveau des crues de récurrence de 20 ans et 100 ans pour le secteur de la rivière aux Brochets a été actualisé récemment à partir des données récoltées entre 1972 et 2002 à une station de mesure située à Saint-Armand, en bordure de la baie Missisquoi (M. François Fréchette et M. Silvio Morelli, DT5, p. 42 à 44 ; DA72).

Une première politique a été adoptée par le gouvernement du Québec en 1987 (DB1). Elle a été modifiée en janvier 1996¹ et révisée en mai 2005 afin de resserrer la gestion de l'aménagement dans la plaine inondable². Elle découle notamment des conclusions du rapport de la commission scientifique et technique qui a été formée à la suite des inondations du Saguenay en 1996 (M. François Fréchette, DT5, p. 13). La responsabilité de sa mise en œuvre, de sa coordination et de son exécution est confiée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La responsabilité de l'application des mesures qui y sont proposées incombe cependant aux MRC et aux municipalités locales, selon leurs compétences respectives. Dans la Politique, le gouvernement fait valoir que les rives, le littoral et les plaines inondables sont essentiels à la survie des composantes écologiques et biologiques des cours d'eau et des plans d'eau. Ses objectifs concernent autant la protection du milieu humain que le milieu biophysique et visent à :

- assurer la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau, maintenir et améliorer leur qualité en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables ;
- prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel ;

1. Décret 103-96 du 24 janvier 1996, *Gazette officielle du Québec*, 7 février 1996, p. 1263.

2. Décret 468-2005 du 18 mai 2005, *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 1^{er} juin 2005, p. 2180.

- assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables ;
- assurer la sécurité des personnes et des biens dans la plaine inondable ;
- protéger la flore et la faune typiques de la plaine inondable en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux et y assurer un écoulement naturel des eaux ;
- promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possible.

Ainsi, la Politique précise les types d'interventions possibles à l'intérieur d'une plaine inondable. Dans la zone plus fréquemment inondée, les constructions, les ouvrages et les travaux, sous réserve de certaines exceptions concernant notamment les interventions à des fins d'utilité publique, sont en principes interdits. Par exemple, il est possible de construire un pont pour traverser un cours d'eau bordé d'une plaine inondable. Il y est explicitement mentionné que la construction d'une nouvelle voie de circulation n'est pas admissible à une dérogation. Dans la zone de faible courant, les constructions et les ouvrages adéquatement immunisés¹ sont permis, et les travaux de remblais y sont interdits, sauf à des fins d'immunisation (DB1 ; M^{me} Céline Dupont, DT4, p. 27 et 28 ; M. François Fréchette, DT5, p. 11 à 14 et DT6, p. 10). Le tracé à la limite des champs agricoles impliquerait la construction d'une nouvelle route à l'intérieur de la zone de grand courant sur quelques kilomètres. Cette variante n'est donc pas conforme aux dispositions de la Politique.

Par ailleurs, les orientations du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire établies en 1994 portaient une attention spéciale à la gestion des plaines inondables et soulignaient le rôle des MRC habilités à les localiser et à en régir l'usage à des fins de sécurité publique et de protection de l'environnement (gouvernement du Québec, 1994, p. 27 et 28). À cet effet, le Schéma d'aménagement révisé de remplacement de la MRC de Brome-Missisquoi reprend les objectifs de la Politique (DB5, p. 256).

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs souligne pour sa part que chaque nouvelle infrastructure implantée dans une plaine inondable entraîne le déplacement d'un certain volume d'eau qui devrait normalement se

1. L'immunisation d'une construction, d'un ouvrage ou d'un aménagement consiste à appliquer différentes mesures visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation (DB1, art. 2.10).

trouver à cet endroit. L'effet cumulatif de ces infrastructures peut causer le rehaussement du niveau des crues et occasionner des dommages, notamment aux immeubles à proximité (M. François Fréchette, DT5, p. 12 et 45, et DT6, p. 13).

La qualité de vie, la sécurité routière et l'économie locale

Quant à la qualité de vie et plus particulièrement au climat sonore dans le secteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, le projet pourrait occasionner des modifications au regard de la situation actuelle. Les mesures prises en 2003 à proximité de l'emplacement prévu pour le pont de la rivière aux Brochets indiquent que le climat sonore se situe actuellement à 38,9 dBA. Le ministère des Transports estime qu'avec le parachèvement de l'autoroute 35 il y aurait à cet endroit une hausse sensible du niveau sonore, lequel pourrait atteindre environ 57 dBA (M. Bernard McCann, DT2, p. 40). Il prévoit la construction de buttes dans ce secteur afin d'en atténuer les inconvénients (M^{me} Line Gamache, *ibid.*, p. 42). Douze résidences seraient concernées, dont trois devraient être acquises puisqu'elles sont situées à l'intérieur de l'emprise.

Au sujet de la sécurité routière, la portion de la route 133 située à l'intérieur du village de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River comporte une courbe très prononcée qui enregistre un taux d'accidents de 4,02, soit le plus élevé sur la route 133. Ce taux est d'ailleurs nettement plus élevé que la moyenne nationale fixée à 1,41. Cependant, l'indice de gravité y est de 1,64, soit sous la moyenne nationale de 2,00. Bien que plusieurs accidents s'y soient produits, aucun n'a été mortel jusqu'à présent (M. Jean Asnong, DT9, p. 43 ; municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, DM13.1, p. 3).

Des participants ont également souligné l'état déplorable de la chaussée, l'absence d'accotements pavés de même que l'amplitude du dénivelé entre l'accotement et la chaussée dans ce secteur. Rappelons que les accotements sont généralement considérés comme étant plus sécuritaires lorsqu'ils sont asphaltés (DA39, p. 87). Le Ministère prévoit le recouvrement de la chaussée et le resurfaçage des accotements sur 1 m de largeur au cahier d'interventions planifiées sur la route 133, entre 2006 et 2012 (DA16). Par contre, en ce qui concerne l'intersection de la route 202 et celle du chemin du Moulin avec la route 133, et en se basant sur une étude de sécurité routière, il ne souscrit pas à la mise en place de feux clignotants (DA16).

De son côté, la municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River a indiqué avoir communiqué avec le Ministère à de nombreuses reprises pour demander l'entretien adéquat de la route, « chose qui n'a jamais été faite » a-t-elle souligné (DM13.1, p. 2). La municipalité est d'ailleurs d'avis que, si la route 133 était entretenue régulièrement,

pourvue d'accotements acceptables et que la vitesse y était davantage contrôlée, « tout le monde serait heureux » et le recours à une autoroute ne serait pas nécessaire (*ibid.*, p. 3).

Les préoccupations de la municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River portent aussi sur le maintien de la qualité de vie de ses citoyens et sur les répercussions économiques anticipées à la suite du parachèvement de l'autoroute 35. Le parachèvement ferait en sorte que la circulation de transit contournerait la municipalité, au détriment des nombreux commerces qui tirent une portion importante de leur chiffre d'affaires de la clientèle de passage (DM13, p. 1).

La municipalité a interrogé la plupart des commerçants relativement à l'impact appréhendé du projet sur leur commerce. Il s'avère que, si les pertes anticipées varient d'un commerce à l'autre, les commerçants interrogés seraient touchés par le contournement de la municipalité. Force est de constater que plusieurs d'entre eux visent une clientèle de transit, ce qui les rend vulnérables à la présence d'une voie de contournement. La municipalité en arrive même à conclure : « en ce qui a trait à la survie des commerçants de notre municipalité, nous sommes assurés que la plupart devront cesser leurs opérations malgré eux. Cette autoroute fera en sorte que notre municipalité en sera une presque fantôme » (DM13.1, p. 2).

La municipalité risque aussi d'y perdre des revenus de taxation. Elle a évalué à 25 000 \$ la baisse de revenus en taxes foncières découlant de l'acquisition par le ministère des Transports de 44,5 ha de terres agricoles sur son territoire. Par ailleurs, elle a mentionné dans son mémoire que la plupart de ses citoyens s'opposent au projet (DM13, p. 2 ; DM13.1, p. 2).

L'augmentation des coûts d'entretien des chemins municipaux menant aux carrières utilisées pour la construction de l'autoroute, notamment le chemin Morgan, risque également de gonfler le fardeau financier de la municipalité qui a demandé que des mesures soient prises pour pallier cette situation qu'elle juge inéquitable. À ce sujet, le ministère des Transports a expliqué qu'il établirait l'état des chemins municipaux avant les travaux de construction. Il prévoit refaire le même exercice à la fin du chantier et établir ainsi sa responsabilité et sa compensation éventuelle quant à la détérioration des infrastructures routières de responsabilité municipale, l'objectif étant de remettre les routes et les chemins dans leur état initial.

La commission ne peut toutefois souscrire à une telle pratique. Durant les travaux de construction de l'infrastructure routière qui s'échelonnent sur cinq années, la municipalité devrait faire face à ses obligations pour maintenir le chemin Morgan dans un état acceptable pour l'ensemble des usagers malgré l'augmentation importante de l'achalandage engendré par le chantier du Ministère. Or, l'état de situation établi par

le Ministère à la fin du projet ne refléterait probablement pas l'usure réellement occasionnée par le surplus d'usagers du chemin Morgan, mais plutôt celle survenue depuis les derniers travaux d'entretien effectués par la municipalité durant cette période.

Du côté de l'échangeur au nord de Saint-Armand, la configuration actuelle de l'intersection entre la route 133 et le chemin Champlain occasionne un indice de gravité des accidents supérieur à la moyenne nationale de 2,00, avec 2,43, bien que le taux d'accidents soit de 1,01, bien en deçà de la moyenne nationale qui atteint 1,41. L'échangeur prévu ferait disparaître cette intersection tout en assurant un accès à la route 133 et aux chemins Champlain et du Moulin.

Constats et avis concernant le segment entre Saint-Sébastien et la section nord de Saint-Armand, incluant Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River

L'analyse de la commission a mis en évidence, dans le chapitre 2, que les débits de circulation prévus pour 2021 ne justifiaient pas une autoroute à quatre voies pour le segment entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand. Par ailleurs, dans ce segment, la route 133 ne répond pas aux objectifs du projet, notamment en ce qui concerne la sécurité routière.

- ♦ **Constat** – *La commission constate que la municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River craint que le parachèvement de l'autoroute 35 n'entraîne pour les commerçants de son territoire une perte majeure de clientèle de transit, laquelle contribue à une part significative de leur chiffre d'affaires.*
- ♦ **Constat** – *La commission reconnaît la valeur écologique et la richesse de la diversité biologique de la forêt marécageuse située à l'embouchure de la rivière aux Brochets, de même que les efforts de conservation qui y ont été consentis. Elle reconnaît aussi la volonté du gouvernement du Québec d'améliorer la qualité de l'eau de la baie Missisquoi, officialisée par l'entente intervenue avec l'État du Vermont qui fixe l'atteinte de l'objectif d'assainissement en 2009.*
- ♦ **Avis 25** – *La commission constate que plusieurs entreprises agricoles du secteur de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand subiraient des impacts majeurs liés au parachèvement de l'autoroute 35 selon le tracé proposé par le ministère des Transports. À cet égard, elle est d'avis que les mesures d'atténuation proposées par le ministère des Transports réduiraient très peu les préjudices encourus.*

- ♦ **Avis 26** – *La commission est d'avis que, dans la perspective d'un développement durable, la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables adoptée par le gouvernement doit être respectée. Par conséquent, la variante proposant le passage de l'autoroute à la limite de la forêt marécageuse, à l'intérieur de la zone de crue de récurrence de 20 ans, ne devrait pas être retenue.*
- ♦ **Avis 27** – *La commission est d'avis qu'aucune des variantes examinées pour le segment compris entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand n'est acceptable, tant sur le plan de l'économie que de la protection du milieu biophysique et du milieu agricole. Elle propose que soit évaluée, en priorité et avec le milieu, la possibilité d'améliorer de façon substantielle la route 133 en remplacement de ce segment autoroutier. Ainsi, le projet d'échangeur au nord de Saint-Armand devrait être revu. Quant à l'échangeur de Saint-Sébastien, il n'aurait plus sa raison d'être. Ainsi, l'intersection devrait y être aménagée de façon permanente.*
- ♦ **Avis 28** – *La commission est d'avis que les terrains acquis par le ministère des Transports à l'intérieur de la forêt marécageuse en vue du parachèvement de l'autoroute 35 devraient être protégés comme mesure de compensation pour une partie des impacts du projet sur le milieu naturel.*
- ♦ **Avis 29** – *La commission est d'avis que tous travaux sur la route 133, dans le secteur de la rivière aux Brochets, pourraient avoir des impacts importants sur le milieu biophysique si des précautions n'étaient pas prises. Ainsi, tout projet d'infrastructure routière dans ce secteur devrait être assorti de mesures d'atténuation et de compensation environnementale de même que faire l'objet d'un suivi rigoureux. Ces mesures devraient être déterminées en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.*
- ♦ **Avis 30** – *La commission est d'avis que, pour des raisons d'équité, les coûts d'entretien des chemins municipaux utilisés pour la construction des infrastructures routières devraient être partagés entre le ministère des Transports et les municipalités concernées pendant toute la durée des travaux.*

Chapitre 6

Le segment entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine

Le segment 4, situé entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine, aurait une longueur de 5 km et serait réalisé en 2009 et 2010 au coût de 35 M\$ (figure 1). L'autoroute 35 y serait construite dans l'emprise existante de la route 133. Les principaux éléments de ce segment sont, du nord au sud, l'aménagement d'un poste de contrôle et d'un parc routier, la construction d'un échangeur et le réaménagement du secteur du poste frontalier.

Le poste de contrôle et le parc routier

La proposition du ministère des Transports

Le ministère des Transports examine la possibilité d'installer à Saint-Armand un parc routier et un poste de contrôle de la Société d'assurance automobile du Québec à environ 4,5 km de la frontière, à l'est du tracé de l'autoroute projetée (figure 6). L'esquisse préliminaire du Ministère, incluant le poste de contrôle et le parc routier, indique l'utilisation d'une superficie d'environ 10 ha (DA53.1, p. 2). L'aire d'établissement d'un poste de contrôle doit répondre à certains critères. Ainsi, l'emplacement choisi doit être situé le plus près possible de la frontière, avant toute voie de contournement et toute halte routière, afin de permettre une intervention rapide auprès des contrevenants. Il doit être en secteur plat et suivre un segment rectiligne de route sur au moins 2 km, compte tenu que la Société examine la possibilité d'installer un système de pesée dynamique sous la chaussée est de l'autoroute (PR3.1, p. 184).

Or, selon le ministère des Transports, peu d'endroits satisfont aux critères retenus et offrent l'espace nécessaire pour implanter un poste de contrôle routier. Le lieu sélectionné pour le poste de contrôle ne répond d'ailleurs pas à plusieurs critères de la Société d'assurance automobile du Québec. Par exemple, la présence d'une bretelle donnant accès à une voie de contournement, via le chemin de Saint-Armand, précéderait le poste de pesée des véhicules lourds et permettrait d'outrepasser les contrôles routiers.

Le parc routier vise à assurer la sécurité des usagers et leur bien-être, en plus de fournir un accueil touristique aux visiteurs. Selon le Ministère, une aire de services doit comprendre, de façon minimale, des stationnements pour véhicules toutes catégories, un espace de pique-nique, un immeuble de services qui inclut un bloc sanitaire, un service alimentaire et un bureau d'information touristique (*ibid.*).

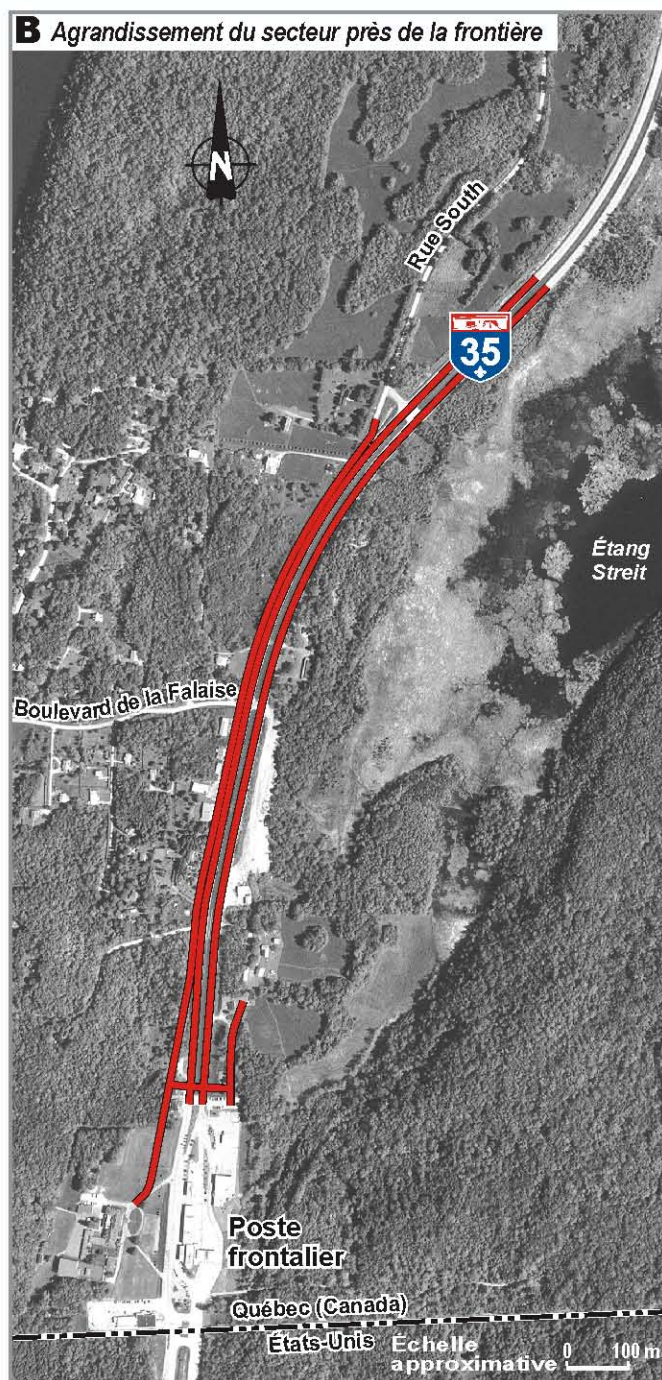
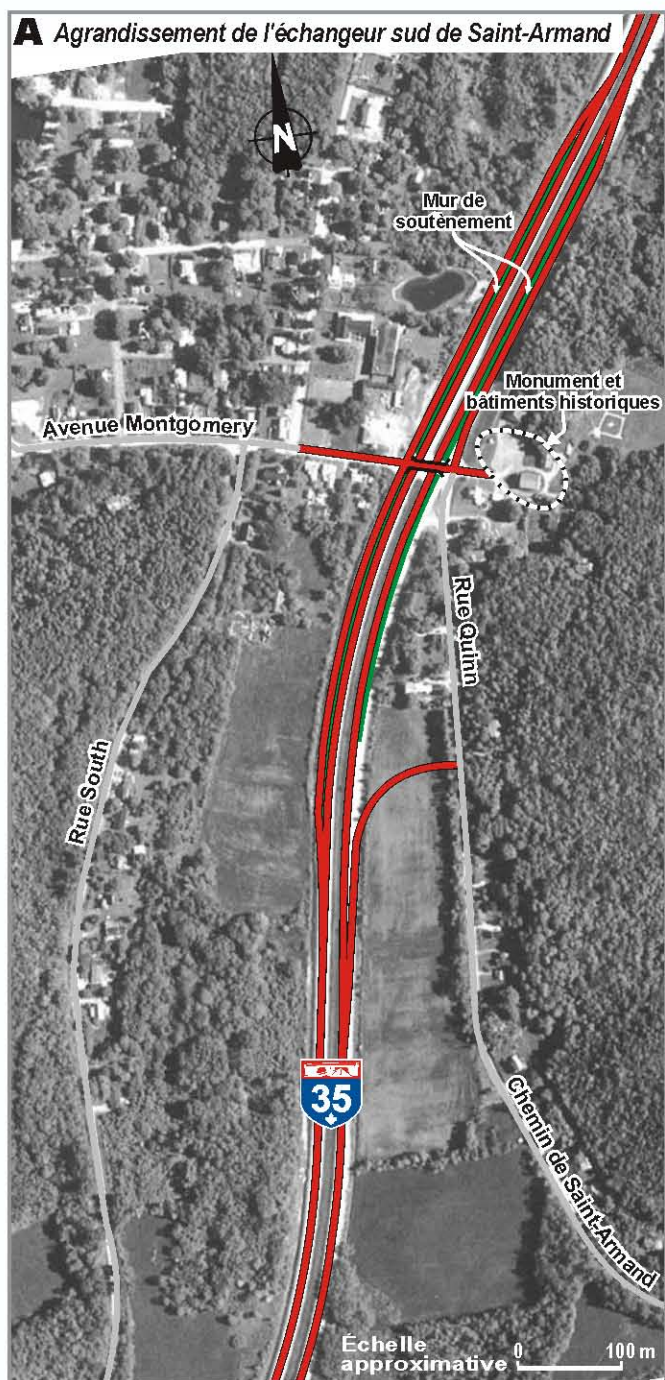
Les enjeux locaux

Les enjeux locaux liés au poste de contrôle et au parc routier concernent le milieu biologique et les impacts sociaux et économiques. L'aire prévue pour l'aménagement du poste de contrôle et du parc routier empiéterait notamment sur une cédrière représentant un écosystème forestier dont la valeur écologique est jugée élevée par le ministère des Transports. Il s'agit en fait d'une vieille forêt peu perturbée et renfermant quatre espèces végétales à statut précaire, dont l'Ail des bois qui est désignée vulnérable. De plus, une frênaie abritant également une occurrence d'Ail des bois serait légèrement touchée. Elle fait partie des deux seuls écosystèmes forestiers ayant obtenu une valeur écologique moyenne selon l'évaluation du Ministère relativement à l'ensemble des milieux touchés par le projet.

Le reste de la superficie qui serait requise est un terrain en friche comprenant une ancienne carrière maintenant transformée en marais. Le milieu humide, composé essentiellement de phragmite et de quenouilles, ne contiendrait probablement pas d'espèces à statut particulier. Toutefois, à la demande du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère des Transports doit y réaliser un inventaire afin de vérifier s'il y a présence de Rainette faux-grillon de l'Ouest, une espèce désignée menacée. Il est également à noter que l'aire proposée empiéterait sur une portion d'une aire de confinement du Cerf de Virginie localisée à cet endroit (PR5.1, p. 16 et 17 ; M^{me} Valérie Saint-Amant, DT6, p. 72).

La conception du poste de contrôle et du parc routier n'est pas complétée et l'évaluation des superficies à déboiser pourrait changer (DA75, p. 2). Selon le ministère des Transports, environ la moitié de la superficie requise serait déboisée (M. Silvio Morelli, DT5, p. 60 et 61). En ce qui a trait à la construction du poste de contrôle, le Ministère évalue la perte de superficies à environ 0,5 ha pour la cédrière et à 0,2 ha pour la frênaie comprenant une occurrence d'Ail des bois de trois individus. De plus, le marais serait amputé de 1,98 ha, soit 28,3 % de sa superficie totale. Quant au parc routier, la Direction des parcs routiers du Ministère estime que son aménagement impliquerait le déboisement d'une portion d'environ 2 ha, principalement dans la cédrière et le secteur en friche :

Figure 6 Le secteur de Saint-Armand et son milieu d'insertion



Sources : adaptée de PR3.1, figure 4.5 (option 4b3) ; PR5.1, annexe cartographique, figure 14 et carte « Tracé des variantes proposées » ; DA34, p. 1.

« Le reste peut être aménagé ou laissé à l'état naturel. D'ailleurs, considérant la fonction accueil et repos du parc routier, la qualité du boisé s'avère être un atout pour le bénéfice des visiteurs et pour la population locale », précise-t-il (DA53.1, p. 2).

La municipalité de Saint-Armand et des participants à l'audience publique s'opposent à la localisation proposée pour de telles infrastructures en raison de la valeur écologique des superficies forestières qui seraient touchées (DM7, p. 6 ; M^{me} Céline Dupont, DT6, p. 72 et 73 ; Conservation Baie Missisquoi inc., DM20, p. 2 ; M. Maxime Tremblay, DM24, p. 2). Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs accorde une très grande importance à ces écosystèmes. Il reconnaît d'ailleurs la valeur écologique de l'ensemble de la superficie qui serait touchée par cette composante du projet.

Des enjeux sociaux et économiques sont également associés à l'aire de services du parc routier. À cet effet, une commerçante, propriétaire d'un restaurant, a exprimé son inquiétude relativement à la concurrence d'un parc routier avec services du même côté de l'autoroute, entre son commerce et la frontière. Son restaurant attire une clientèle qui est majoritairement composée de routiers (M^{me} Bernadette Guillotte, DM8, p. 1). La municipalité de Saint-Armand s'est également prononcée, par voie de résolution, en défaveur de l'implantation sur son territoire d'un parc routier avec services de restauration et poste d'essence. La municipalité invoque plusieurs raisons : la proximité du lieu de traitement des eaux usées associée aux vents dominants qui soufflent en direction du lieu sélectionné pour l'implantation du parc routier ; la présence de services routiers à moins d'un kilomètre du lieu sélectionné ; le déboisement d'une forêt centenaire et les conséquences sur le paysage puisque ce déboisement donnerait un accès direct à une zone d'extraction ; la proximité du village et les impacts sur le climat sonore ambiant (DM7, p. 6).

Constats et avis concernant le poste de contrôle et le parc routier

- ◆ **Constat** – *La commission constate la valeur écologique du milieu naturel qui serait touché par la réalisation du poste de contrôle et du parc routier à Saint-Armand, puisqu'il s'agit d'une vieille forêt renfermant plusieurs espèces végétales à statut précaire.*
- ◆ **Constat** – *Bien que la commission comprenne les besoins d'implantation d'une aire de contrôle près de la frontière, elle constate que l'emplacement choisi ne répond pas à tous les critères encadrant ce type d'infrastructure. De plus, la commission constate qu'il n'est pas obligatoire qu'un parc routier et un poste de contrôle occupent le même emplacement.*

- ♦ **Avis 31** – *La commission est d'avis que l'implantation de services commerciaux dans le parc routier prévu dans le secteur de Saint-Armand n'est pas justifiée, compte tenu de l'existence de ce type de services à proximité.*
- ♦ **Avis 32** – *La commission est d'avis que l'emplacement du parc routier devrait être choisi à partir d'une étude comparative de variantes. Ce choix et les services offerts devraient faire l'objet d'une concertation avec la ou les municipalités concernées.*

L'échangeur de Saint-Armand (section sud)

La proposition du ministère des Transports

L'échangeur au sud de Saint-Armand aurait une configuration avec des bretelles parallèles pour tenir compte du peu d'espace disponible. Il se situerait sur le parcours existant de la route nationale 133, laquelle sépare en deux le secteur Philipsburg de Saint-Armand. Le projet nécessiterait l'acquisition de deux propriétés (DQ5.2, p. 3).

À la hauteur de l'échangeur, l'autoroute serait encaissée. Un pont d'étagement serait construit au niveau actuel de la rue Montgomery jusqu'à la rue Quinn, reliant ainsi les portions riveraines du secteur de Philipsburg. Le pont aurait deux voies de 5 m avec des accotements asphaltés de 3 m, assurant le dégagement nécessaire au virage des camions dans toutes les directions. Au sud-est de l'échangeur, le ministère des Transports prévoit construire une bretelle isolée afin de relier l'autoroute à la rue Quinn. Cette bretelle permettrait d'offrir une desserte aux véhicules en provenance des États-Unis, notamment vers le chemin de Saint-Armand (PR3.1, p. 174 ; M. Bernard McCann, DT4, p. 14 et 81).

Selon le ministère des Transports, la configuration de l'échangeur optimiserait la visibilité aux intersections du viaduc, un élément important pour la sécurité routière. La configuration a pour but d'atténuer l'impact de l'échangeur sur le noyau patrimonial situé à l'est et constitué de l'Église unie du Canada, du bâtiment de la Légion ainsi que du monument dédié aux soldats de la Deuxième Guerre mondiale. (DQ5.4, p. 1 ; DQ5.2, p. 2 ; M. Bernard McCann, DT4, p. 81). Dans les faits, la bretelle permettant d'entrer sur l'autoroute en direction nord côtoierait les bâtiments patrimoniaux.

Les enjeux locaux

Les enjeux locaux liés à l'échangeur ont trait à la préservation du patrimoine bâti et des paysages, à la qualité de vie, à la sécurité routière et au milieu biophysique.

Un citoyen est préoccupé par le fait que l'échangeur serait situé à faible distance du noyau de bâtiments patrimoniaux, craignant que cette proximité n'ait un impact sur l'intégrité de ce lieu identitaire de Philipsburg et ne compromette sa mise en valeur (M. Jean Trudeau, DT4, p. 9). La municipalité de Saint-Armand pense quant à elle que la configuration de l'échangeur réduirait l'impact sur le noyau de bâtiments et faciliterait l'accès à l'autoroute (DM7, p. 5).

Le ministère des Transports reconnaît que la circulation des véhicules dans les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur pourrait limiter la mise en valeur des bâtiments à caractère patrimonial. Il reconnaît aussi que la présence du pont d'étagement et de murs de soutènement ajouterait des éléments discordants dans l'environnement existant. En conséquence, afin de maintenir l'intérêt du paysage patrimonial et naturel, tout en cherchant à s'harmoniser à ce dernier, le Ministère propose une série de mesures particulières. Ainsi, en matière d'aménagements, le projet prévoit le traitement architectural des murs de soutènement de l'autoroute complété par un aménagement paysager, la création d'un aménagement paysager signalant l'accès à la municipalité de Saint-Armand et la préservation des boisés aux abords de la route (DQ5.4, p. 2 ; PR5.1, p. 71).

Par ailleurs, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) met à la disposition des municipalités des outils d'aménagement, notamment le Plan d'implantation et d'intégration architectural, lequel offre à la municipalité la possibilité de favoriser la mise en valeur de son milieu, de son patrimoine bâti et de ses paysages identitaires.

En ce qui concerne la sécurité routière, l'actuelle intersection formée par le croisement de la route 133 et de l'avenue Montgomery est considérée comme une zone accidentogène par le ministère des Transports. Le taux d'accidents y est de 1,48 contre une moyenne nationale de 1,41. Le maire de Saint-Armand explique cette situation par la configuration de l'intersection qui présente un angle d'environ 45 degrés (M. Réal Pelletier, DT8, p. 7).

Par ailleurs, le ministère des Transports anticipe une amélioration du climat sonore à la suite de l'encaissement d'une partie de l'autoroute. Il estime ainsi qu'aucune résidence ne subirait un environnement sonore de 65 dBA et plus. Toutefois, une résidence pour personnes âgées est située à proximité de la bretelle de sortie en direction sud. Dans le cadre du suivi du climat sonore, une attention particulière devrait être accordée aux étages supérieurs des édifices adjacents aux voies encaissées et aux bretelles pour lesquelles l'effet d'atténuation de la tranchée pourrait être réduit selon le patron de dispersion du son.

Un participant est préoccupé par la possibilité d'une augmentation du trafic lourd sur le chemin de Saint-Armand à la suite de la construction d'une bretelle de sortie menant directement à la rue Quinn. Il craint pour la tranquillité des lieux, en raison du camionnage alimentant notamment la scierie située sur le chemin de Saint-Armand (M. Jean Trudeau, DM26, p. 1 ; *ibid.*, DT4, p. 9). Une résidente est également d'avis qu'il existe des conflits d'usages provoqués par le passage des camions sur cette route étroite et sinueuse (M^{me} Perle St-Jean, DT9, p. 62). Afin de redonner tout le caractère pittoresque des lieux, l'un des participants demande que la bretelle ne soit pas construite et propose un nouveau parcours pour les camions via l'échangeur nord de Saint-Armand.

Or, le relevé effectué par le ministère des Transports indique que la circulation qui emprunterait la bretelle serait de 60 véhicules en 2011 et de 70 véhicules en 2021 (DA33).

Après vérification auprès de la scierie, la commission a appris qu'il y a actuellement 16 passages de camions par jour entre cette usine et les États-Unis (DC2). La commission reconnaît l'importance de préserver la beauté et la quiétude du chemin de Saint-Armand qui offre des vues diversifiées sur le paysage agricole et forestier des collines environnantes et qui fait partie du circuit touristique « Tranquillité légendaire » et du circuit « Paysage pittoresque » de la MRC. La construction d'une bretelle vers la rue Quinn ne devrait pas entraîner une augmentation de la circulation sur le chemin de Saint-Armand. Cela aurait plutôt comme effet de maintenir le *statu quo* sur cette route de compétence provinciale.

La bretelle de sortie vers la rue Quinn passerait dans le Refuge d'oiseaux migrateurs de Philipsburg, sur une distance d'environ 100 m. Elle traverserait principalement des champs en culture et une étroite lisière d'arbres d'une largeur d'environ 10 m. Sa construction nécessiterait le déboisement d'une superficie de 0,39 ha (PR5.1, p. 50).

Le Refuge couvre une superficie de 525 ha longeant de part et d'autre l'actuelle route 133, à partir de l'intersection avec la rue Quinn jusqu'à la frontière américaine. Il appartient à 90 % à la Société de protection des oiseaux du Québec. Il a été créé en 1955 par Environnement Canada à la demande des propriétaires. Ce lieu est voué à la conservation et aux activités d'observation pour le public et offre des sentiers pédestres et de ski de fond.

La portée du statut de protection conféré à ce territoire a fait l'objet de discussions lors de l'audience publique. Environnement Canada a précisé à ce sujet que la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (1994, c. 22) y interdit de tuer, de capturer ou de prendre des oiseaux migrateurs, ainsi que d'endommager, de détruire, d'enlever ou de déranger leurs nids. De plus, le *Règlement sur les refuges d'oiseaux*

migrateurs (C.R.C., c. 1036) interdit, dans un tel endroit, la perturbation des oiseaux migrateurs, de leurs œufs, de leurs nids et de leurs habitats. Environnement Canada souligne la volonté des propriétaires de conserver le territoire dans son état naturel, mais souligne qu'il ne peut leur interdire d'y faire des interventions qui modifieraient l'habitat (DQ6.1, p. 5 ; M^{me} Madeleine Papineau, DT4, p. 82 et 88).

Par ailleurs, l'émission d'un permis par le gouvernement fédéral étant nécessaire, en vertu du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrants*, pour effectuer des travaux à l'intérieur du refuge, le projet de parachèvement de l'autoroute 35 est soumis à la procédure fédérale d'évaluation environnementale. Ainsi, une étude approfondie est actuellement en cours de réalisation au gouvernement fédéral (PR6, avis n° 4 ; M^{me} Madeleine Papineau, DT4, p. 82).

L'effet de division que pourrait provoquer l'encaissement de la nouvelle autoroute a également fait l'objet de quelques remarques au cours de l'audience publique. Un citoyen est inquiet : « La route 133 équivaut déjà à une tranchée à la fois physique et psychologique entre l'est et l'ouest de Saint-Armand. Imaginez l'effet de sa transformation en autoroute balisée » (M. Jean Trudeau, DT4, p. 9). L'actuelle route 133 est d'ailleurs reconnue pour créer un effet de coupure pour le secteur Phillipsburg de Saint-Armand dans le schéma d'aménagement révisé de remplacement de la MRC et dans le plan d'urbanisme de Phillipsburg (DB23, p. 16 ; DB5, p. 218). La municipalité de Saint-Armand se réjouit par ailleurs de l'aménagement proposé par le ministère des Transports, estimant qu'il permet de conserver le lien est-ouest via l'avenue Montgomery et y voit un grand nombre de bénéfices, notamment un lien direct pour les véhicules d'urgence entre les deux parties du secteur Phillipsburg (DM7, p. 5).

Constat et avis concernant l'échangeur de Saint-Armand (section sud)

- ◆ **Constat** – *La commission constate que la municipalité de Saint-Armand est satisfaite de la proposition du ministère des Transports concernant l'aménagement prévu pour l'échangeur au sud de Saint-Armand. Elle constate aussi la grande sensibilité du milieu d'insertion en raison de la présence d'un noyau de bâtiments à caractère patrimonial. La commission souligne cependant qu'elle n'est pas assurée que l'échangeur constitue la solution optimale puisqu'il s'agit de la seule variante soumise à l'examen public.*
- ◆ **Avis 33** – *La commission est d'avis que, compte tenu de la grande vulnérabilité du noyau de bâtiments à caractère patrimonial de Saint-Armand et de sa proximité avec l'échangeur projeté, il serait opportun avant toute intervention dans ce secteur que le ministère des Transports consulte les propriétaires, la municipalité de Saint-Armand ainsi que le ministère de la Culture et des Communications afin de s'assurer que les travaux ne compromettent pas la mise en valeur des lieux.*

- ♦ **Avis 34** – *La commission est d'avis que le chemin étroit et sinueux de Saint-Armand contribue à la qualité de son paysage identitaire. Des fardiens circulent toutefois sur ce chemin, ce qui occasionne des conflits d'usages. Elle invite donc la municipalité de Saint-Armand à travailler de concert avec le ministère des Transports afin d'améliorer la sécurité du chemin de Saint-Armand et la quiétude des lieux, dans le respect des caractéristiques paysagères qui en font un attrait touristique reconnu par la MRC de Brome-Missisquoi et partie intégrante des circuits « Paysages pittoresques » et « Tranquillité légendaire ».*

Le segment allant vers la frontière

Les variantes de tracé

La section d'autoroute localisée entre l'échangeur sud de Saint-Armand et la frontière américaine aurait une longueur d'environ 2,8 km. Il emprunterait le parcours de la route nationale 133 et se modèlerait sur sa configuration géométrique. Les chaussées seraient élargies à même l'emprise disponible de façon à offrir deux voies de 3,7 m par chaussée, avec accotements asphaltés à gauche de 1,3 m et à droite de 3 m. La largeur du terre-plein central conserverait la même dimension, soit 12,5 m. Des commerces et des résidences bordent le côté ouest du tracé de l'autoroute projetée, alors que l'étang Streit est situé à l'est.

Le projet prévoit du côté ouest de l'autoroute une voie de desserte pour résoudre des problèmes de sécurité et d'accès aux bâtiments du poste frontalier. Celle-ci permettrait de relier le poste frontalier à la rue South. Un accès serait également aménagé du côté est pour desservir une résidence. Les raccordements actuels à la route 133 seraient ainsi condamnés de façon à satisfaire aux exigences d'un tracé autoroutier. La réalisation de ces deux voies de desserte impliquerait l'acquisition de sept propriétés ou de certaines parties de ces propriétés (DA48). Il s'agit de bâtiments résidentiels ou commerciaux, ces derniers étant principalement occupés par des courtiers en douanes (M^{me} Jacqueline Chisholm, DT5, p. 57).

Des citoyens dont la propriété devrait être acquise par le ministère des Transports ont proposé une modification au tracé visant à localiser l'autoroute plus à l'est en réutilisant un chemin abandonné. Cette proposition aurait pour effet de libérer la travée prévue comme voie de desserte à l'ouest (M^{me} Perle St-Jean, DM4.1, p. 1 ; M. Marcel Normandin, DT9, p. 66). Le ministère des Transports ne recommande toutefois pas ce déplacement en raison notamment de l'empiètement sur le Refuge d'oiseaux migrateurs. De plus, cela nécessiterait de nouvelles acquisitions de terrains et la construction d'un mur de soutènement (DA57).

La municipalité de Saint-Armand demande aussi que ce segment autoroutier soit modifié en convertissant le terre-plein de la route 133 en travée sud, dans le but de minimiser les acquisitions requises (M. Réal Pelletier, DT8, p. 9). Cette façon de faire diminuerait ainsi les répercussions négatives du projet sur les commerces et, donc, sur l'économie locale. La municipalité propose ainsi dans ce secteur la construction d'une autoroute avec glissière médiane en béton. Mentionnons que le ministère des Transports a reçu positivement cette proposition (M. Jean Hardy, DT6, p. 126). Une telle structure majorerait les coûts de cette section du projet d'environ 1,75 M\$ le kilomètre (DA35, p. 3).

Les enjeux locaux

Le segment de 2,8 km d'autoroute menant à la frontière américaine soulève aussi des enjeux pour la qualité de vie et le milieu biophysique.

Un résidant du secteur craint une augmentation possible du niveau sonore à proximité de sa résidence familiale en raison du rapprochement de l'emprise de l'axe routier (M. Marcel Normandin, DT9, p. 66). La route 133 passe actuellement à 29 m de sa résidence, alors que l'autoroute 35 s'en rapprocherait à une distance de 18 m (DA57, p. 1). Notons que la route 133 génère un niveau sonore se situant entre 60 et 65 dBA pour dix-sept habitations. Ce niveau demeurerait le même pour trois résidences en 2011, alors que ce nombre passerait à quatre en 2021 advenant la mise en service de l'autoroute. L'étude sur le climat sonore précise cependant qu'aucune résidence ne subirait d'impact moyen ou fort dans ce secteur.

Le segment autoroutier traverserait aussi le Refuge d'oiseaux migrants de Philipsburg, lequel abrite 216 espèces d'oiseaux dont une centaine d'espèces sont nicheuses. Plusieurs espèces d'oiseaux à statut précaire y trouvent refuge, dont le Petit Blongios, le Dindon sauvage, le Pic à tête rouge, la Paruline à ailes dorées et la Paruline azurée. L'autoroute longerait également une aire de concentration d'oiseaux aquatiques constituée de l'étang Streit, incluse dans le refuge, où 47 espèces ont été répertoriées. C'est à cet endroit qu'a été observé le Petit Blongios qui niche dans le secteur de l'étang, en bordure de l'autoroute. Cette espèce, qui est inscrite sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec, est désignée menacée à l'échelle du Canada.

Le Refuge d'oiseaux migrants est considéré comme une zone écologique de conservation au Schéma d'aménagement révisé de remplacement de la MRC de Brome-Missisquoi, ayant pour objectif d'assurer la protection du territoire (DB5, p. 351). Il est également reconnu par la municipalité de Saint-Armand comme un lieu dont le potentiel écologique est indéniable (DB20, p. 12).

L'impact appréhendé du projet serait cependant limité à la perte d'habitats en bordure de l'actuelle route 133. La superficie entamée dans le Refuge couvrirait environ 2,5 ha, dont 0,04 ha dans un marais bordant l'étang Streit. Selon le ministère des Transports, aucun habitat utilisé au cours de ces dernières années par les espèces à statut précaire ne serait détruit ou modifié par le projet (PR5.1, p. 8, 16 et 17).

L'impact le plus important serait la perturbation de la nidification et de la reproduction du Petit Blongios causée par le bruit au cours de la période de construction. En 2005, cinq mâles chanteurs ont été identifiés dans le secteur. L'effectif nicheur de cette espèce au Québec se limiterait à une centaine de couples, tout au plus. Le Ministère prévoit interrompre les travaux de construction dans le secteur de l'étang Streit durant la saison de reproduction, soit de la mi-mai à la mi-août. De plus, au cours de la phase de construction de l'autoroute, un suivi environnemental de l'occupation de l'étang Streit par le Petit Blongios en période de nidification serait effectué chaque année. Ce suivi permettrait de vérifier si l'espèce s'y reproduit toujours malgré les travaux (PR5.1, p. 9 et 11).

La proposition de certains participants visant à déplacer le tracé de l'autoroute vers l'est augmenterait la perte d'habitats dans le secteur de l'étang Streit et à l'intérieur du Refuge d'oiseaux migrateurs. Selon l'évaluation sommaire du ministère des Transports, une bande supplémentaire d'environ 15 m de largeur sur 1,5 km de longueur serait touchée. Le déplacement de l'emprise n'est donc pas recommandé par le Ministère.

Constat et avis concernant le segment compris entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine

L'analyse de la commission a mis en évidence dans le chapitre 2 que les débits de circulation prévus pour 2021 ne justifient pas à eux seuls le réaménagement de la route nationale en autoroute pour le segment entre le nord de Saint-Armand et la frontière américaine. Néanmoins, à cet endroit, la route 133 possède déjà deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein. Ce segment présente des déficiences et ne répond pas aux objectifs du projet, notamment en ce qui concerne la sécurité publique, en raison des difficultés d'accès.

- ♦ **Constat** – *La commission constate que le déplacement vers l'est du segment autoroutier situé près de la frontière américaine augmenterait de façon significative les impacts sur le milieu naturel.*

- ♦ **Avis 35** – *La commission est d'avis qu'il importe de réduire la largeur de l'emprise de l'autoroute dans le segment traversant le Refuge d'oiseaux migrants de Philipsburg et longeant le noyau de bâtiments à caractère patrimonial de Saint-Armand, de façon à limiter les impacts sur les milieux humain et biophysique.*
- ♦ **Avis 36** – *La commission est d'avis qu'un suivi environnemental concernant le Refuge d'oiseaux migrants de Philipsburg devrait être fait en collaboration avec les propriétaires des lieux et les ornithologues amateurs de la région. Les résultats de ce suivi tout comme l'ensemble du suivi environnemental lié au projet de parachèvement de l'autoroute 35 devraient être rendus publics.*
- ♦ **Avis 37** – *La commission est d'avis que, dans l'ensemble, la proposition du ministère des Transports relativement au segment de 5 km compris entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine répond aux objectifs du projet et apparaît acceptable sur le plan environnemental en y apportant certaines corrections.*

Conclusion

L'analyse de la commission a tenu compte des opinions exprimées en cours d'audience publique ainsi que des considérations écologique, économique, sociale et culturelle relativement au projet de parachèvement de l'autoroute 35 et à son milieu d'insertion. Elle a également tenu compte des éléments de justification soumis par le ministère des Transports, promoteur du projet.

La commission a constaté que les participants à l'audience publique étaient divisés quant à l'opportunité de réaliser le parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine.

Les participants qui sont favorables au parachèvement y voient un moyen de faciliter les exportations et une solution aux différents problèmes de sécurité routière que connaît la route 133. En plus de permettre une meilleure fluidité du trafic routier, l'autoroute réglerait les conflits d'usages entre la circulation de transit et la circulation locale.

D'autres participants estiment toutefois que le parachèvement de l'autoroute 35 n'est pas justifié. Ils font valoir le faible volume de trafic routier actuel et projeté, de même qu'une grande disparité entre les coûts, qu'ils soient économiques, écologiques ou sociaux, et les bénéfices escomptés.

Les caractéristiques du milieu d'insertion du projet ont trait à la précarité du territoire agricole et de certains milieux biophysiques. Le projet serait implanté sur un territoire presque exclusivement voué à l'agriculture et 88 exploitations agricoles en subiraient directement les impacts. En plus d'entraîner une importante perte de sols en culture et l'enclavement de parcelles de terres, la réalisation du projet pourrait compromettre la capacité de certains exploitants à atteindre l'équilibre en phosphore des sols prévu pour 2010 en vertu du *Règlement sur les exploitations agricoles*.

Pour ce qui est du milieu biophysique, le couvert forestier et les milieux humides seraient particulièrement atteints par la réalisation du projet. Fragmenté et de très faible superficie, le couvert forestier représente déjà moins de 10 % du territoire de quatre des cinq municipalités touchées par le projet. La commission rappelle qu'une diminution significative de la diversité biologique est observée lorsque le couvert forestier d'un territoire est inférieur à 30 %. Le Québec a d'ailleurs adopté le *Plan gouvernemental sur la diversité biologique 2004-2007* pour sa préservation. Le projet proposé par le Ministère entraînerait la disparition d'étendues boisées et la perte de nombreuses occurrences d'espèces végétales à statut précaire.

Le projet engendrerait également la perte de milieux humides. Il importe d'éviter ces pertes ou, à tout le moins, de les compenser afin que soit respecté le principe d'aucune perte nette de leurs fonctions écologiques. Une portion de ces milieux humides se trouve à l'embouchure de la rivière aux Brochets, un secteur qui renferme une riche diversité biologique et qui constitue l'un des derniers milieux naturels en bordure de la portion québécoise de la baie Missisquoi. Par surcroît, en raison de la grave détérioration de la qualité de ses eaux, une entente a été signée par le gouvernement du Québec et l'État du Vermont qui s'engagent à réduire les charges de phosphore entrant dans la baie Missisquoi. Il importe en outre que la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du gouvernement du Québec soit respectée.

Au terme de son mandat, la commission rend compte de ses conclusions à la lumière des considérations qui précèdent et des principes de développement durable qui l'ont guidée dans son analyse du projet.

D'un point de vue général et selon les critères qui ont servi de cadre d'analyse, la commission conclut que le parachèvement de l'autoroute 35 n'est justifié que sur une partie de son parcours entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, particulièrement en raison des débits de circulation actuels et projetés.

En ce qui concerne le segment entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Alexandre, la commission estime qu'il est pertinent de construire une autoroute à deux chaussées dans l'axe proposé, compte tenu du débit de circulation prévu en 2021. La commission recommande cependant que l'échangeur de Saint-Alexandre soit conçu de façon à limiter les impacts sur les activités agricoles ainsi que sur le milieu biophysique. Dans un même ordre d'idées, la route 227 devrait être maintenue dans son emprise actuelle.

Bien que la localisation prévue pour l'échangeur de Saint-Alexandre rende nécessaire la continuité d'un lien routier jusqu'à Saint-Sébastien, la commission considère que le débit de circulation au sud de Saint-Alexandre est insuffisant à lui seul pour justifier une autoroute à quatre voies. De plus, elle est d'avis qu'il ne devrait pas y avoir d'échangeur à Saint-Sébastien, mais plutôt un carrefour à la hauteur de la route 133, aménagé de façon à préserver la qualité de vie des citoyens résidant à proximité.

La commission est d'avis qu'aucune des variantes examinées pour le segment compris entre Saint-Sébastien et la partie nord de Saint-Armand n'est acceptable, tant sur le plan de l'économie que de la protection du milieu biophysique et du milieu agricole. Elle propose que soit évaluée, en priorité et avec les collectivités touchées, la possibilité d'améliorer de façon substantielle la route 133 dans ce secteur plutôt

que de construire le segment autoroutier. Le projet d'échangeur au nord de Saint-Armand devrait donc être revu.

Quant au segment compris entre la partie nord de Saint-Armand et la frontière américaine, la route 133 possède à cet endroit deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein. Compte tenu que cette portion de la route présente des difficultés d'accès qui causent des problèmes de sécurité publique, une intervention y est justifiée. Le ministère des Transports devrait cependant prendre en compte les enjeux locaux et apporter les corrections appropriées à son projet.

D'un point de vue plus général, la commission estime en outre que l'état de la route 133 rend impératifs des travaux d'amélioration visant à augmenter la qualité de vie et la sécurité des usagers.

La commission invite le ministère des Transports à minimiser l'atteinte à la zone agricole et au milieu biophysique ainsi qu'à mettre en place des mesures d'atténuation et de compensation environnementale jumelées à un suivi rigoureux et transparent.

En terminant, la commission tient à souligner que ses travaux sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 ont démontré qu'il est primordial que le Québec se dote d'une politique de préservation des milieux humides dans les meilleurs délais.

Fait à Québec,



Claudette Journault
Présidente de la commission



Lucie Biqué
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Julie Crochetière, analyste
Sophie Hamel-Dufour, analyste
Sylvie Mondor, analyste

Avec la collaboration de :

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Danielle Hawey, conseillère en communication
Louise Marois, agente de secrétariat

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

Les requérants de l'audience publique

M. Denis Messier	M. Michel Tougas
M ^{me} Perle St-Jean	M. Jean Trudeau
Comité d'action Saint-Gérard M ^{me} Carole Corbeil, M ^{me} Céline Éthier M. Mark Gravel, M ^{me} Josée Poissant	Le regroupement 35 fois NON M. Claude Benoît
Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi M ^{me} Chantal d'Auteuil	Ministère des Transports, M. Florent Gagné
Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe M. René Walaszczyk	Municipalité de Saint-Alexandre M ^{me} Maryse Boucher
Ferme G. et F. Blum S.N.C. M ^{me} France Quintin, M. Gunter Blum	Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, M. Édouard Asnong
<i>Requête conjointe</i> Ferme G.D. Daudelin inc. M ^{me} Denise Rainville, M. Gabriel Daudelin Ferme Médau inc. M ^{me} Chantal Daudelin, M. Rémi Méhaignerie Ferme Lucien et Guy Roy S.N.C. M. Guy Roy	Syndicat de l'UPA de Venise M. Pol Petit, M. Michel Morin
	Syndicat de l'UPA des Frontières M. Pierre Janecek
	Syndicat de l'UPA Pré-Vert M. Réjean Bessette
Ferme Fon-Ben inc. M ^{me} Maryse Fontaine, M ^{me} Noémie Fontaine	
Ferme Grégoire et Fils S.E.N.C. M. Jean Grégoire	
Ferme Daniel Tougas inc., M. Daniel Tougas	
Ferme Tougavista inc., M. Serge Tougas	

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 14 novembre 2005.

La commission et son équipe

La commission

M^{me} Claudette Journault, présidente
M^{me} Lucie Bigué, commissaire

Son équipe

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice
du secrétariat de la commission
Julie Crochetière, analyste
Sophie Hamel-Dufour, analyste
Danielle Hawey, conseillère en communication
Louise Marois, agente de secrétariat
Sylvie Mondor, analyste

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

8, 9 et 10 novembre 2005

Rencontres préparatoires tenues à
Saint-Jean-sur-Richelieu et à Québec

1^{re} partie

14 et 15 novembre 2005
Saint-Jean-sur-Richelieu

16 et 17 novembre 2005
Saint-Sébastien

2^e partie

12 décembre 2005
Saint-Jean-sur-Richelieu

14 et 15 décembre 2005
Saint-Sébastien

Le promoteur

Ministère des Transports

M. Bernard Caron, porte-parole
M. Bernard McCann
M^{me} Julie Morin
M. Guy Bédard
M^{me} Jocelyne Bédard
M. Jean Dion
M^{me} Line Gamache
M. Robert Paquin

Ses consultants

Dessau-Soprin	M. Jean Hardy
GENIVAR Groupe-conseil inc.	M. Silvio Morelli M. Éric Peissel
Urgel Delisle et associés inc.	M. Réjean Racine

Les personnes-ressources

M ^{me} Madeleine Papineau	Environnement Canada
M. Robert Beaulieu M. Bernard Brouillette M. Richard Lozier M. Yvon Pesant	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
M. Bernard Hébert	Ministère de la Culture et des Communications
M ^{me} Diane Langlois	Ministère de la Santé et des Services sociaux
M ^{me} Dominique Gauthier	Ministère de la Sécurité publique
M. Raynald Charrier	Ministère des Affaires municipales et des Régions
M. Pierre Bilodeau, Faune Québec M ^{me} Anne Bugnet, Forêt Québec	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
M ^{me} Céline Dupont, porte-parole M. François Fréchette M. Martin Mimeault M ^{me} Valérie Saint-Amant	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Pierre Brassard	Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation
M ^{me} Maryse Boucher	Municipalité de Saint-Alexandre
M ^{me} Jacqueline Chisholm M. Luc Marchessault	Municipalité de Saint-Armand
M ^{me} Pierrette Alarie M. Clément Duquette	Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike- River

M. Jean Vasseur	Municipalité de Saint-Sébastien
M. Michel Beauchesne M. Francis Dorion	MRC de Brome-Missisquoi
M. Marc Turcotte	MRC du Haut-Richelieu
M. Alain Guitard (En lien téléphonique au besoin)	Pêches et Océans Canada
M. Serge Brazeau M. Mario Verville	Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

Les participants

	Mémoires
Famille Jean Asnong et Hélène Campbell	DM10 DM10.1 DM10.2
M ^{me} Diane Bellefroid	
M. Ernest Bellefroid M ^{me} Louise Bellefroid M. Martin Bellefroid	DM29
M ^{me} Michelle Bertrand	
M ^{me} Marie-Josée Boutin	
M ^{me} Clarisse Choinière M ^{me} Sylvie Choinière	DM22
M. François Desrosiers	DM30
M. Richard Dumouchel	
M. Mark Gravel	
M ^{me} Margaret MacFarlane	
M. Denis Messier M ^{me} Ginette Messier	DM28
M. Daniel Racine	

M ^{me} Nathalie Richards M. Marc-André Trudeau		DM3
M ^{me} Perle St-Jean M. Marcel Normandin		DM4 DM4.1
M. Michel Tougas M ^{me} Monique S. Tougas		DM2
M. Maxime Tremblay		DM24
M. Jean Trudeau		DM26 DM26.1
M. Gilbert Williams		
M ^{me} Rita-Alexis Zimmermann M. Matthias Pertschy		DM27
Chambre de commerce du Haut-Richelieu et Conseil économique du Haut-Richelieu	M ^{me} Marie-Claude Beauvais M. Michel Fecteau	DM12 DM12.1 DM12.2
Comité d'action Saint-Gérard	M ^{me} Carole Corbeil M ^{me} Josée Poissant	DM11 DM11.1
Conservation Baie Missisquoi inc.	M ^{me} Nathalie Fortin M. Martin Pelletier	DM20 DM20.1
Corporation Bassin Versant Baie Missisquoi	M ^{me} Chantal d'Auteuil	DM23 DM23.1
Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe	M. René Walaszczyk M ^{me} Annie Tessier	DM16
Ferme Fon-Ben inc.	M ^{me} Maryse Fontaine M ^{me} Noémie Fontaine	DM19
Ferme Grégoire et Fils S.E.N.C.	M. Jean Grégoire accompagné de M ^{me} Annie Tessier	DM18
Ferme Médau inc.	M ^{me} Chantal Daudelin	Verbal
Ferme Daniel Tougas inc. et Ferme Tougavista inc.	M. Daniel Tougas M. Serge Tougas	DM6 DM6.1

Le regroupement 35 fois NON	M. Claude Benoît M. Charles Benoît	DM25 DM25.1 DM25.2 DM25.3 DM25.4 DM25.5
Le routier chez Bernadette	M ^{me} Bernadette Guillotte	DM8
Mouvement écologique du Haut-Richelieu	M. Marc Delage	DM21 DM21.1 DM21.2 DM21.3
Municipalité de Saint-Alexandre	M. André Bergeron	DM5
Municipalité de Saint-Armand	M. Réal Pelletier	DM7 DM7.1
Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River	M ^{me} Pierrette Alarie M. Clément Duquette	DM13 DM13.1
Municipalité de Saint-Sébastien	M. Michel Morin	DM9 DM9.1
Syndicat de l'UPA de Venise	M. Michel Morin M. Pol Petit	DM1
Syndicat de l'UPA des Frontières	M ^{me} Marielle Cartier-Viens	DM17 DM17.1
Syndicat de l'UPA Pré-Vert	M. Réjean Bessette M ^{me} Annie Tessier	DM15
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	M. Michel Merleau M. Mario Verville	DM14 DM14.1 DM14.2 DM14.3 DM14.4 DM14.5 DM14.6

Au total, 30 mémoires et une présentation verbale ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque Adéland-Berger Saint-Jean-sur-Richelieu	Hôtel de ville de Saint-Armand
Bibliothèque municipale de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River	Hôtel de ville de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River
Bureau du BAPE Québec	Université du Québec à Montréal Montréal

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, mai 2002, 16 pages et carte.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mai 2002, 22 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*.
- PR3.1** *Étude d'impact – Volume 1*, mars 2005, 337 pages.
- PR3.2** *Annexes – Volume 2*, mars 2005, 37 pages et annexes.
- PR3.3** *Résumé*, septembre 2005, 72 pages.
- PR4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modifications des pages 199, 201, 203, 205 et 207 de l'étude d'impact – Calendrier préliminaire des travaux et nouvel échéancier de réalisation*, août 2005, 1 page et cartographie.
- PR5** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 14 juin 2005, 35 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, août 2005, 72 pages et annexes.

- PR6** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 10 mai au 16 juin 2005, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 17 août 2005, 3 pages.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 24 mai 2005, 3 pages.
- PR8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire hydrogéologique*, 1^{er} août, 2005, 17 pages et annexes.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu. Présentation du projet*, 14 novembre 2005, 29 pages.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Drainage agricole – Cas types*, novembre 2005, 5 pages.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte générale du tracé proposé pour le parachèvement de l'autoroute 35*, novembre 2005, 1 page.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartes illustrant les débits de circulation actuels et projetés sur la route 133 avec ou sans parachèvement de l'autoroute 35*, novembre 2005, 2 pages (document également inscrit en DA13).
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Orthophoto de l'échangeur Iberville*, novembre 2005, 2 pages.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation des différents scénarios étudiés pour la conception de l'échangeur Saint-Alexandre*, novembre 2005, 9 pages.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation des différents scénarios étudiés pour la conception de l'échangeur Saint-Sébastien*, novembre 2005, 4 pages.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation expliquant les critères de détermination de la largeur d'emprise nécessaire pour la construction de l'autoroute*, novembre 2005, 9 pages.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur les brise-vent – Liste des végétaux employés en Montérégie*, novembre 2005, 4 pages.

- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation relative à la localisation et la configuration des échangeurs*, novembre 2005, 4 pages.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte illustrant les sections sensibles aux vents d'hiver et à la poudrerie sur l'autoroute 35*, novembre 2005, 1 page.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartes illustrant les débits de circulation projetés à l'échangeur de Saint-Alexandre selon deux options de configuration*, novembre 2005, 2 pages.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartes illustrant les débits de circulation actuels et projetés sur la route 133 avec ou sans parachèvement de l'autoroute 35*, novembre 2005, 2 pages (document également inscrit en DA4).
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte illustrant le débit des camions transitant par les postes frontaliers vers les États-Unis*, novembre 2005, 1 page.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de justification, version préliminaire révisée*, mars 2004, 45 pages et annexes.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des interventions projetées sur la route 133 (2006-2012) entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine avec l'estimation préliminaire de leurs coûts*, 2 novembre 2005, 2 pages.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte illustrant la profondeur des ornières de la route 133 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine (été 2005)*, 2 novembre 2005, 1 page.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur les caractéristiques de la route 133 et les accidents qui y surviennent (fréquence, localisation, gravité)*, novembre 2005, 10 pages.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport synthèse sur la circulation*, octobre 2005, 17 pages, tableau et cartes.
- DA19.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Erratum au document*, 1^{er} décembre 2005, 1 page.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur les accidents impliquant un animal sur la route 133*, novembre 2005, 3 pages.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant les tracés situés près de la zone inondable*, novembre 2005, 6 pages.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant l'emplacement de l'échangeur de Saint-Alexandre et l'amélioration possible de l'intersection de la route 227 et de la montée de la Grande-Ligne*, novembre 2005, 12 pages.

- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte illustrant les débits de circulation projetés de camions à l'échangeur de Saint-Sébastien*, novembre 2005, 1 page.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant l'emplacement de l'échangeur de Saint-Armand Nord*, novembre 2005, 2 pages.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant l'emplacement de l'échangeur de Saint-Armand Sud*, novembre 2005, 2 pages.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartes illustrant les différentes variantes de tracé considérées, le tracé retenu dans le secteur de la forêt marécageuse et la méthode du tiers inférieur pour l'entretien des fossés*, novembre 2005, 3 pages.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparent décrivant l'impact des sels de déglacage*, novembre 2005, 1 page.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte décrivant les impacts du tracé alternatif en zone inondable*, novembre 2005, 1 page.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant le processus de disposition d'immeubles excédentaires*, novembre 2005, 5 pages.
- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte identifiant les sections sensibles aux vents d'hiver et à la poudrerie sur l'autoroute 35 et transparent illustrant un brise-vent végétal*, novembre 2005, 2 pages.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Orthophotos de chaque section du tracé proposé de l'autoroute 35 concernant l'emplacement de l'échangeur de Saint-Armand Nord*, novembre 2005, 8 pages.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur le tracé recommandé par le ministère des Transports et le tracé alternatif proposé par le milieu en zone inondable*, novembre 2005, 8 pages.
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte illustrant le débit de circulation prévu dans l'échangeur de Saint-Armand Sud (2001-2021)*, novembre 2005, 1 page.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant la desserte proposée pour le secteur Saint-Armand*, novembre 2005, 3 pages.
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation illustrant les coûts associés à un rétrécissement de largeur de l'emprise pour la construction de l'autoroute*, novembre 2005, 3 pages.
- DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Détail de l'échantillonnage sonore réalisé en octobre 2005 – Secteur Saint-Jean-sur-Richelieu (quartier Saint-Gérard)*, 1 page.

- DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Extraits de l'étude d'impact environnementale – Détail de l'échantillonnage sonore (niveau L10) par secteurs*, novembre 2005, 4 pages.
- DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.
- DA39** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un Plan de transport de la Montérégie - Diagnostic et orientations*, juillet 2001, 254 pages.
- DA39.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un Plan de transport de la Montérégie – Diagnostic et orientations, cartographie*, juillet 2001, pagination diverse.
- DA39.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Extrait de Vers un Plan de transport de la Montérégie – Proposition de plan de transport*, 3 décembre 2002, 11 pages.
- DA40** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Les transports au Québec – Recueil de données statistiques*, octobre 2000, 38 pages.
- DA41** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *La gestion écologique de la végétation des abords d'autoroutes – La nouvelle approche québécoise*, 1 dépliant.
- DA42** MINISTÈRE DES TRANSPORTS et autres. *Le transport routier des matières dangereuses en Montérégie – Analyse des déplacements et modélisation des impacts en cas d'accident*, mars 2005, 96 pages et cartes.
- DA43** Roger BEAUDOIN. *Observation sur la tolérance aux embruns salins d'espèces ligneuses en plantation aux abords des autoroutes*, ministère des Forêts, Direction de la recherche, 29 pages et annexes.
- DA44** CONSORTIUM GENIVAR/DESSAU-SOPRIN. *Compte rendu de la réunion de coordination avec les représentants de la Fédération des clubs de motoneige du Québec et des responsables des clubs d'Iberville et de Baie Missisquoi*, 11 juillet 2005, 3 pages.
- DA45** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte des sentiers de véhicules hors route et traverses prévues sur l'autoroute 35*, novembre 2005, 1 carte.
- DA46** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Aire de repos sur l'Interstate 89*, 28 novembre 2005, 1 page.
- DA46.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information complémentaire*, décembre 2005, 1 page.
- DA47** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Possibilité de construction d'un viaduc agricole dans le secteur d'Iberville*, novembre 2005, 2 pages.

- DA48** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Immeubles affectés entre la rue South et la frontière*, novembre 2005, 1 page.
- DA49** GROUPE-CONSEIL UDA INC. *Liste des lots touchés par le projet*, 13 septembre 2005, 2 pages.
- DA50** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Orniérage été 2005, route 227*, novembre 2005, 1 carte.
- DA51** QUÉBEC. *Extrait de la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24)*.
- DA52** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2003, 1 dépliant.
- DA53** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions sur la halte routière prévue sur le trajet de l'autoroute 35 projetée (superficie, équipements, localisation, etc.)*, 5 décembre 2005, 2 pages.
- DA53.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information concernant le projet de parc routier de l'autoroute 35*, Direction des parcs routiers, 5 décembre 2005, 3 pages et 1 plan.
- DA54** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Aspect sonore – Évaluation du niveau de bruit*, 5 décembre 2005, 1 page.
- DA55** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC/GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU VERMONT. *Accord de coopération*, 4 décembre 2003, 10 pages.
- DA55.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information concernant l'engagement pour la construction de l'autoroute 35 à l'origine du projet*, décembre 2005, 1 page.
- DA56** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Effet de l'autoroute 35 sur la plaine inondable (présence du remblai de l'infrastructure)*, 5 décembre 2005, 1 page.
- DA57** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de la proposition du tracé alternatif dans le secteur de Saint-Armand*, 5 décembre 2005, 1 page et 4 figures.
- DA58** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Propriétés affectées par le projet*, 5 décembre 2005, 1 page et 3 figures.
- DA59** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Routes de contournement possibles des agglomérations de long de la route 133*, 5 décembre 2005, 1 page et 4 figures.
- DA60** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec – Enquête sur le camionnage de 1999*, 147 pages.

- DA61** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coûts d'entretien globaux d'une route pour sa durée de vie utile (35 ans)*, 2 décembre 2005, 5 pages.
- DA62** GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Conditions hydrauliques actuelles – Plaine inondable de la rivière aux Brochets*, décembre 2005, 1 carte.
- DA63** GENIVAR GROUPE-CONSEIL INC. *Parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu – Annexe cartographique de la zone d'étude*, décembre 2005, 14 figures.
- DA64** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Sel de déglacage et aménagement paysager – Symptômes et remèdes*, brochure réalisée par Claude Mathieu, Service de l'environnement, 27 pages.
- DA65** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réseau routier de camionnage de la Montérégie*, octobre 2005, 2 cartes.
- DA66** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude complémentaire à l'étude d'impact sur l'environnement – Brise-vent*, novembre 2005, 6 pages.
- DA67** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Estimation du potentiel d'accident sur l'autoroute 35 projetée ainsi que sur la route 133 en 2021*, 19 décembre 2005, 2 pages.
- DA68** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question posée à la séance du 15 décembre 2005 concernant l'évaluation de 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 (DM14.4)*, 16 décembre 2005, 1 page.
- DA69** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question posée à la séance du 15 décembre 2005 concernant les mesures d'amélioration déjà réalisées tout au long de la route 133 au regard des indices de gravité et du nombre d'accidents répertoriés dans l'étude d'impact*, 16 décembre 2005, 1 page.
- DA70** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question posée à la séance du 15 décembre 2005 concernant la cartographie*, 28 décembre 2005, 2 pages.
- DA71** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question posée à la séance du 15 décembre 2005 concernant les caractéristiques des bassins de sédimentation proposés*, 28 décembre 2005, 3 pages.
- DA72** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectifications aux mémoires déposés au BAPE*, 11 janvier 2006, 3 pages.
- DA73** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information concernant l'estimation du niveau sonore aux résidences localisées à l'est de la rivière aux Brochets*, janvier 2006, 1 page.

- DA74** Marion FISCHER. *Evaluation of Selected Deicers Based on a Review of the Literature*, The SeaCrest Group, 30 octobre 2001, pagination diverse.
- DA75** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information sur la superficie nécessaire à l'établissement du poste de contrôle et du parc routier de l'autoroute 35*, 10 février 2006, 2 pages et 1 plan.
- DA76** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions supplémentaires sur les débits et la fluidité de la circulation sur la route 133 et d'autres routes de même type*, 17 février 2006, 3 pages.

Par les personnes-ressources

- DB1** QUÉBEC. *Décret 468-2005 concernant la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 1^{er} juin 2005, p. 2180-2191.
- DB2** ENVIRONNEMENT CANADA. *Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie – Guide de mise en œuvre*, septembre 2004, 40 pages.
- DB3** ENVIRONNEMENT CANADA. *Liste des substances d'intérêt prioritaire. Rapport d'évaluation – Sels de voirie*, 2001, 188 pages.
- DB4** ENVIRONNEMENT CANADA. *Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie*, avril 2004, 18 pages.
- DB5** MRC DE BROME-MISSISQUOI. *Schéma d'aménagement révisé de remplacement*, juin 2004, 368 pages.
- DB6** MRC DU HAUT-RICHELIEU. *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, 25 juin 2004, 256 pages et annexes.
- DB6.1** MRC DU HAUT-RICHELIEU. Extrait du *Schéma d'aménagement et de développement révisé – Les pôles industriels*, 25 juin 2004, pagination diverse.
- DB7** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la Montérégie*, Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie, 14 mai 2002, 127 pages.
- DB7.1** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la Montérégie – Document synthèse*, 10 pages.

- DB8** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Cartes portant sur :*
1. *Pédologie – Zone d'étude pour le parachèvement de l'autoroute 35*, 11 novembre 2005, 1 carte.
 2. *Dynamisme agricole 2003 – Zone d'étude pour le parachèvement de l'autoroute 35*, 11 novembre 2005, 1 carte.
 3. *Possibilités agricoles des sols – Zone d'étude pour le parachèvement de l'autoroute 35*, 11 novembre 2005, 2 cartes.
 4. *Utilisation du sol – Zone d'étude pour le parachèvement de l'autoroute 35*, 11 novembre 2005, 1 carte.
- DB9** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE. *Plan d'urbanisme*, 29 janvier 1990, 40 pages et annexes.
- DB9.1** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE. *Annexe A – Plan de l'organisation spatiale du territoire, tiré, du Plan d'urbanisme*, novembre 1990, 2 plans.
- DB10** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE. *Règlement de zonage*, 24 mai 1990, 56 pages.
- DB11** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE. *Règlement de lotissement*, 24 mai 1989, 12 pages.
- DB12** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE. *Règlement de construction*, 24 mai 1990, pagination diverse.
- DB13** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE. *Règlement de permis et certificats*, 24 mai 1990, 26 pages.
- DB14** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE. *Règlement de conditions d'émission de permis de construction en vertu de l'article 116 de la L.A.U.*, 24 mai 1990, pagination diverse.
- DB15** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *Avis du gouvernement concernant le Règlement édictant le schéma d'aménagement révisé de remplacement adopté par la MRC de Brome-Missisquoi*, 26 janvier 2005, 12 pages.
- DB16** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Politique sur les milieux humides*, 8 novembre 2005, 1 page.
- DB17** QUÉBEC. *Règlement sur les exploitations agricoles*, [Q-2, r. 11.1], 26 octobre 2005, 31 pages.
[En ligne (11 novembre 2005) : www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca]
- DB18** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Résumé de la situation de la baie Missisquoi*, 2 pages.

- DB19** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Généralisation des limites de zones inondables*, 18 juillet 2003, 10 pages.
- DB20** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ARMAND-OUEST. *Plan d'urbanisme*, février 1992, 37 pages et annexes.
- DB21** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ARMAND-OUEST. *Réglementation d'urbanisme, règlement n° 1992-03*, 122 pages et annexes.
- DB22** MUNICIPALITÉ DE SAINT-ARMAND-OUEST. *Règlement de lotissement*, février 1992, 15 pages.
- DB23** MUNICIPALITÉ DE PHILIPSBURG. *Plan d'urbanisme*, octobre 1991, 18 pages et annexes.
- DB24** MUNICIPALITÉ DE PHILIPSBURG. *Réglementation d'urbanisme, règlement de zonage, règlement n° 35-91*, 120 pages et annexes.
- DB25** MUNICIPALITÉ DE PHILIPSBURG. *Réglementation d'urbanisme, règlement de lotissement n° 36-91*, 18 pages.
- DB26** SALT INSTITUTE. *Le sel de voirie et notre environnement*, 2004, 27 pages.
- DB27** MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS. *Inventaire des lieux de culte du Québec, région de la Montérégie*, 2003, 16 pages et annexes.
- DB28** QUÉBEC. *Loi sur les biens culturels*, L.R.Q., c. B-4, 1^{er} février 2005.
[En ligne (16 février 2005) : www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca]
- DB29** QUÉBEC. *Règlement sur la recherche archéologique*, [B-4, r. 2], 8 février 2005.
[En ligne (16 février 2005) : www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca]
- DB30** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'INNOVATION ET DE L'EXPORTATION. *Présentation sur le commerce extérieur du Québec*, novembre 2005, 51 pages.
- DB31** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'INNOVATION ET DE L'EXPORTATION. *Le commerce extérieur du Québec – Le commerce de biens entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre (1999-2004)*, 13 juillet 2005, 10 pages.
- DB32** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les plans d'implantation et d'intégration architecturale*, 9 mars 1994, 37 pages et annexes.
- DB33** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les plans d'aménagement d'ensemble*, 1988, 15 pages.
- DB34** ENVIRONNEMENT CANADA. *Réponse à la question de la séance du 16 novembre dernier concernant les impacts des sels de voirie*, 28 novembre 2005, 6 pages.

- DB35** ENVIRONNEMENT CANADA. *Document relatif à la présentation du 14 novembre dernier concernant la Politique fédérale sur la conservation des terres humides*, 1991, 8 pages.
- DB36** ENVIRONNEMENT CANADA. *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*, 1991, 15 pages.
- DB37** MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-DE-VÉRONNE-À-PIKE-RIVER. *Plan d'urbanisme*, 27 novembre 1991, 35 pages.
- DB38** MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-DE-VÉRONNE-À-PIKE-RIVER. *Règlement de lotissement*, février 1992, 13 pages.
- DB39** MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-DE-VÉRONNE-À-PIKE-RIVER. *Règlement de zonage 04-0292*, février 1992, révisé en septembre 1997 et 1999, 85 pages.
- DB40** MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-DE-VÉRONNE-À-PIKE-RIVER. *Règlement de construction*, février 1992, 13 pages.
- DB41** MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-DE-VÉRONNE-À-PIKE-RIVER. *Règlement des permis et certificats*, février 1992, 39 pages.
- DB42** MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIERRE-DE-VÉRONNE-À-PIKE-RIVER. *Règlement 07-0292 sur les dérogations mineures*, 24 février 1992, 4 pages.
- DB43** VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU. *Règlement 338-000 concernant le Plan d'urbanisme dans la municipalité de la paroisse de Saint-Athanase*, 15 avril 1991, 23 pages et 3 feuillets.
- DB44** VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU. *Grille des usages de la municipalité de la paroisse de Saint-Athanase*, 4 feuillets et 1 plan.
- DB45** VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU. *Grille de spécifications du zonage de la ville d'Iberville*, 2 pages.
- DB46** MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 26 juillet 2005, 3 pages.
- DB47** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponses aux demandes d'information de la commission (DT3, p. 16-19) sur les enjeux agricoles*, 29 novembre 2005, 3 pages.
- DB48** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Présentation sur la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, 14 et 16 novembre 2005, 9 pages.

- DB49** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Présentation de M. François Fréchette sur la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, novembre 2005, 16 pages.
- DB50** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Rectification de l'interprétation de l'article 50.4 du Règlement sur les exploitations agricoles et document reflétant la position de la Direction des politiques de l'eau sur les impacts hydrauliques d'aménagements situés dans la baie Missisquoi et sur la rivière Richelieu ainsi que sur la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, 30 novembre 2005, 7 pages.
- DB51** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Réponse à la question de la commission à l'audience publique (DT6, p. 146-147) concernant les coûts de services de premier répondant en cas d'accident impliquant des matières dangereuses dans les municipalités rurales*, 30 novembre 2005, 1 page.
- DB52** MUNICIPALITÉ DE SAINT-SÉBASTIEN. *Plan d'urbanisme*, 1991 et 1993, 43 pages et 3 cartes.
- DB53** Andrew BOOTSMA et autres. Extrait de *Analyses sur les risques associés aux unités thermiques disponibles pour la production de maïs et de soya au Québec*, Centre de recherches de l'Est sur les céréales et oléagineux, Direction générale de la recherche, Agriculture et Agroalimentaire Canada, 1999, 28 pages.
- DB54** AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE CANADA / AGRICULTURE, PÊCHERIES ET ALIMENTATION QUÉBEC. *Carte des unités thermiques maïs (UTM) pour le Québec à un niveau de probabilité de 80 % (8 années sur 10) pour la période de 1961-1990*, 2002, 1 carte.
- DB55** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Unité thermique maïs – Niveau de probabilité de 80 % (8 années sur 10) – Période de 1961-1990 – Zone d'étude pour le parachèvement de l'autoroute 35*, 1999, 1 plan.
- DB56** LA FINANCIÈRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Guide des normes reconnues par la Financière agricole du Québec 2005 en matière de pratiques culturales*, décembre 2004, 19 pages.
- DB57** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Productions agricoles végétales par municipalité – MRC de Brome-Missisquoi*, 2005, 6 pages.
- DB58** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Orientations du ministère sur la protection des boisés en Montérégie*, 8 décembre 2005, 4 pages.
- DB59** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Évaluation de l'effet causé sur les niveaux d'eau par la construction de l'autoroute 35 selon le tracé alternatif près de la forêt marécageuse*, 12 décembre 2005, 3 pages et

annexes.

- DB60** VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU. Extrait du *Schéma d'aménagement et de développement de la MRC du Haut-Richelieu. Information complémentaire concernant le projet d'agrandissement du parc industriel d'Iberville*, 25 juin 2004 et 19 décembre 2005, 4 pages et 1 plan.
- DB61** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Impacts potentiels du projet de l'autoroute 35 sur la qualité de l'eau de la baie Missisquoi, bassin versant de la rivière Richelieu*, 22 décembre 2005, 5 pages.
- DB62** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'INNOVATION ET DE L'EXPORTATION. *Données économiques sur les échanges commerciaux du Québec vers la Nouvelle-Angleterre et les États-Unis*, janvier, septembre et décembre 2005, 23 pages.
- DB63** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis de la Direction du patrimoine écologique et des parcs concernant les mesures de compensation proposées par le promoteur pour les espèces végétales à statut particulier*, 5 janvier 2006, 4 pages.
- DB64** FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-HYACINTHE. *Impact de la perte de superficies agricoles sur les activités agricoles*, 19 janvier 2006, 3 pages et annexe.
- DB65** MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *Avis gouvernemental portant sur le règlement n° 407 adopté par la MRC du Haut-Richelieu qui modifie le schéma d'aménagement et de développement révisé*, 26 janvier 2006, 2 pages.

Par les participants

- DC1** Perle ST-JEAN. *Proposition relative au tracé*, novembre 2005, 4 pages.
- DC2** PRODUITS FORESTIERS ST-ARMAND INC. *Information sur le nombre de voyages de billes en provenance du poste frontalier de Saint-Armand*, 30 janvier 2006, 1 page.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports (n°s 1 à 7) concernant les études sur l'évaluation des impacts du projet en rapport avec l'examen du projet par le gouvernement fédéral, la présence d'espèces à statut précaire dans les boisés touchés et les mesures d'atténuation, la localisation géographique des sources d'approvisionnement et le transport des camions, la gestion environnementale des sels de voirie et les zones sensibles, l'entreposage de la neige enlevée sur l'autoroute 35 et les avantages et inconvénients des types d'échangeurs au regard*

de la sécurité, 25 novembre 2005, 2 pages.

DQ1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n° 1 du document DQ1*, novembre 2005, 10 pages.

DQ1.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n° 5 du document DQ1*, novembre 2005, 1 page.

DQ1.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n° 4 du document DQ1*, 5 décembre 2005, 2 pages.

DQ1.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n° 2 du document DQ1*, 5 décembre 2005, 2 pages.

DQ1.5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n° 3 du document DQ1*, 5 décembre 2005, 2 pages.

DQ1.6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n° 7 du document DQ1*, 5 décembre 2005, 4 pages.

DQ1.7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n° 6 du document DQ1*, 1^{er} décembre 2005, 2 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Secteur Forêt Québec, (n°s 1 à 4) concernant les écosystèmes forestiers exceptionnels désignés et potentiels dans le secteur du projet, la superficie et le pourcentage des zones boisées dans la région de la Montérégie et l'impact du projet sur le milieu forestier*, 25 novembre 2005, 2 pages.

DQ2.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponses aux questions du document DQ2*, Forêt Québec, 7 décembre 2005, 4 pages et 1 carte.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Secteur Faune Québec, (n°s 1 à 5) concernant la protection des espèces fauniques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et la politique générale, l'impact de la construction de l'autoroute et du pont de la rivière aux Brochets sur la faune aquatique, les mesures concernant la traversée des cours d'eau sur l'ensemble du tracé proposé, les caractéristiques du ravage de cerfs de Virginie localisé au sud de la zone à l'étude et les mesures à mettre en place afin d'y réduire les risques de collision sur la route 133 ou l'autoroute 35 projetée*, 25 novembre 2005, 2 pages.

DQ3.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponses aux questions du document DQ3*, Faune Québec, 28 novembre 2005, 6 pages.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère de la Sécurité publique (n° 1) concernant l'historique des inondations et des embâcles pour la rivière aux Brochets, dans la MRC de Brome-*

Missisquoi, secteur Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River, 25 novembre 2005, 1 page.

DQ4.1 MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Réponse à la question du document DQ4, 1^{er} décembre 2005, 2 pages.*

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires (n^{os} 8 à 12) adressées au ministère des Transports concernant les échangeurs Saint-Armand Nord et Saint-Armand Sud, le projet d'une piste cyclable, l'impact de la construction de l'autoroute sur le développement (résidentiel, commercial, industriel et institutionnel) entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine ainsi que sur la structure et l'homogénéité d'un milieu, et la possibilité d'entente pour déplacer les courtiers en douane, 2 décembre 2005, 3 pages.*

DQ5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n^o 8 du document DQ5, décembre 2005, 2 pages et 1 plan.*

DQ5.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n^o 9 (1^{er}, 2^e et 3^e points) du document DQ5, décembre 2005, 4 pages.*

DQ5.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n^o 12 du document DQ5, 12 décembre 2005, 1 page.*

DQ5.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions n^o 9 (4^e point) et n^o 11 (2^e point) du document DQ5, 15 décembre 2005, 3 pages.*

DQ5.5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n^o 11 (1^{er} point) du document DQ5, 28 décembre 2005, 1 page.*

DQ5.6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question n^o 10 du document DQ5, 27 janvier 2006, 2 pages.*

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Environnement Canada sur les mesures incitatives ou programmes du gouvernement fédéral concernant la protection de milieux naturels particuliers en territoire privé, 20 décembre 2005, 1 page.*

DQ6.1 ENVIRONNEMENT CANADA. *Réponse à la question du document DQ6, 9 janvier 2006, 6 pages.*

DQ6.1.1 ENVIRONNEMENT CANADA. *Écoaction – Programme d'aide financière pour les organismes communautaires, 1 dépliant.*

DQ6.1.2 ENVIRONNEMENT CANADA. *Le programme des dons écologiques – Un don pour l'avenir, des avantages fiscaux aujourd'hui, 2002, 1 dépliant.*

DQ6.1.3 ENVIRONNEMENT CANADA. *Guide du Programme des dons écologiques du Canada 2003 – Un don pour l'avenir, des avantages fiscaux aujourd'hui, 2003, 28 pages.*

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu.*

- DT1** Séance tenue le 14 novembre 2005 en soirée à Saint-Jean-sur-Richelieu, 79 pages.
- DT2** Séance tenue le 15 novembre 2005 en après-midi à Saint-Jean-sur-Richelieu, 66 pages.
- DT3** Séance tenue le 15 novembre 2005 en soirée à Saint-Jean-sur-Richelieu, 81 pages.
- DT4** Séance tenue le 16 novembre 2005 en soirée à Saint-Sébastien, 114 pages.
- DT5** Séance tenue le 17 novembre 2005 en après-midi à Saint-Sébastien, 92 pages.
- DT6** Séance tenue le 17 novembre 2005 en soirée à Saint-Sébastien, 158 pages.
- DT7** Séance tenue le 12 décembre 2005 en soirée à Saint-Jean-sur-Richelieu, 75 pages.
- DT8** Séance tenue le 14 décembre 2005 en soirée à Saint-Sébastien, 59 pages.
- DT9** Séance tenue le 15 décembre 2005 en soirée à Saint-Sébastien, 84 pages.

Bibliographie

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (1997). *Liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50*, rapport 114, 158 p. et annexes.

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC (2005). *Décision relative à la révision du schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Richelieu*, 46 p. et annexes.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (1998). *L'étendue de la congestion en Europe*, 4 p.

DE BELLEFEUILLE, Sonia et Marius POULIN (2004). *Mesures de mitigation visant à réduire le nombre de collisions routières avec les cervidés*, ministère des Transports du Québec, Service du soutien technique, Direction générale de Québec et de l'Est, 117 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, 70 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2005). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles*, Addenda au document complémentaire révisé, 61 p.

GOURVIL, Louis et Fannie JOUBERT (2004). *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*, ministère des Transports du Québec, 88 p.

LA FINANCIÈRE AGRICOLE DU QUÉBEC et GROUPE AGÉCO (2005). *Valeur des terres agricoles dans les régions du Québec, 1990-2004*, Québec, 4 p.

MINISTÈRE DES RÉGIONS (2001). *Entente-cadre de développement de la région de la Montérégie 2001-2006*, Québec, 63 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1999). *Le transport des marchandises : problématiques et enjeux au Québec*, Québec, 27 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2000A). *Mémoire du ministère des Transports du Québec présenté au Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada*, 28 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2000B). *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, Québec, 24 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2005). *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008*, Québec, 31 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'INNOVATION ET DE L'EXPORTATION (2005). *Portrait socioéconomique des régions du Québec*, Québec, 111 p.

LI, Tingxian, Patrick BEAUCHESNE et Marie-Josée OSMANN (2003). *Portrait du déboisement pour les périodes 1990-1999 et 1999-2002 pour les régions administratives de la Chaudière-Appalaches, du Centre-du-Québec, de la Montérégie et de Lanaudière*, Rapport synthèse, ministère de l'Environnement du Québec, 35 p.