

CHEMIN DES PATRIOTES

QUESTION :

Le 27 octobre dernier, une question était posée au ministre délégué aux Transports concernant la situation du chemin des Patriotes longeant la rivière Richelieu à Saint-Denis-sur-le-Richelieu et qui a été le théâtre, le 20 octobre dernier, d'un malheureux glissement de terrain. D'aucuns prétendent que ce glissement de terrain serait dû au trafic lourd circulant sur cette route et qui occasionnerait des vibrations affectant la capacité portante du sol argileux sur lequel repose la route 133.

Or, lors d'une conférence de presse tenue le 28 octobre dernier par la direction territoriale du ministère, M. Denis Demers, ingénieur au Service géotechnique et géologie du ministère des Transports du Québec, déclarait que l'affaissement de ce tronçon de la route 133 serait exclusivement dû au phénomène d'érosion des berges.

Dans le but de rassurer la population riveraine du chemin des Patriotes, le ministre délégué aux Transports peut-il faire le point sur cette question et nous indiquer ce que le gouvernement entend faire pour éviter que d'autres tronçons de la route 133 puissent aussi s'affaisser sous l'effet de l'érosion des berges?

Le ministère des Transports avait effectué des réparations sur le tronçon de la route 133 juste avant qu'elle ne s'affaisse. Il était donc au fait du problème d'érosion et de la dangerosité accrue de la courbe se situant à cet endroit.

Pourquoi avoir attendu que la situation se dégrade à ce point avant d'entreprendre non pas des travaux en surface, mais des travaux majeurs de stabilisation qui auraient évité qu'un tel incident, heureusement sans conséquence, ne se produise?

RÉPONSE :

Au fil des ans, l'érosion de certaines portions des berges de la rivière Richelieu a occasionné l'affaissement de parcelles de talus et d'acotement des routes 133 et 223. Afin de protéger ses infrastructures routières, le Ministère a élaboré un vaste programme de stabilisation de talus des berges de la rivière Richelieu le long des routes 133 et 223, entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Ours. Le programme consiste à stabiliser le talus sur 36 sites répartis dans 8 municipalités, dont 5 sont situés à Saint-Denis-sur-Richelieu.

Le ministère des Transports a complété et déposé auprès du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) une étude d'impact sur l'environnement. Le programme a fait l'objet d'une audience par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement en février 2011 et le rapport a été rendu public le 5 août 2011. Le Ministère collabore avec le MDDEP, qui prépare la rédaction du décret gouvernemental. Ce dernier permettra d'élaborer les plans et devis et de produire les décrets d'expropriation, s'il y a lieu. Les travaux pourraient débuter à l'automne 2012 et s'étaler sur quelques années.

Supprimé : plusieurs

Supprimé :

Par ailleurs, une surveillance du réseau routier permet de suivre l'évolution de l'état des routes 133 et 223. D'ici à ce que les interventions soient réalisées, le Ministère effectue une surveillance étroite et il interviendra en urgence si nécessaire. Notons que depuis l'amorce de l'élaboration de ce programme le ministère est déjà intervenu à six endroits pour assurer la stabilité de l'infrastructure routière (3 sites en 2003 et 3 sites en 2006).

Plus spécifiquement, sur le site de l'affaissement entre Saint-Denis-sur-Richelieu et Saint-Ours, des fissures avaient été décelées, et une voie de circulation a été fermée la veille de l'affaissement, à titre préventif.

Des expertises sont en cours afin de connaître les causes exactes de cet affaissement et de déterminer la nature de l'intervention à apporter. Aussitôt ces expertises terminées, le Ministère procédera à des travaux afin de rétablir le lien routier dans les meilleurs délais.

On peut d'ores et déjà écarter une hypothèse soulevée par le milieu. Comme le député le mentionnait à juste titre dans sa question, le trafic lourd ne peut pas être mis en cause dans cet affaissement. Comme le spécifiait Denis Demers, ingénieur géologue, les vibrations dues au passage des camions lourds sont trop faibles pour causer un glissement de terrain.

De plus, dans un document déposé dans le cadre de l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), monsieur Pierre Dorval, ingénieur géologue, responsable du secteur mécanique des roches du Service de géotechnique et de géologie du ministère des Transports, indiquait qu'il y avait une distinction à faire entre la vibration produite par la circulation et la vibration produite par l'utilisation d'un certain type de machinerie pouvant causer un glissement de terrain (ce qui renvoie à la littérature dont font état les résidents de la route 133). La note démontre que la vibration résultant de la circulation est de 12 à 34 fois inférieure au seuil de vibration sécuritaire.

QUESTION :

À la suite de cet incident, le ministère des Transports a indiqué qu'il mettrait en place des mesures de mitigation pour les résidents de Saint-Denis-sur-Richelieu directement affectés par cet affaissement et pour les usagers qui, en amont comme en aval, doivent emprunter quotidiennement ce tronçon fermé temporairement.

Pour le bénéfice des citoyens affectés, le ministre peut-il nous indiquer quelle est la nature de ces mesures de mitigation et ce qu'il entend faire pour réduire l'importance du détour que doivent aujourd'hui emprunter les automobilistes?

RÉPONSE :

Dès l'incident, la route 133 à Saint-Denis-sur-Richelieu a été complètement fermée à la circulation et un périmètre de sécurité a été installé autour de la zone affaissée. Le détour s'effectuait alors par la route 137 jusqu'à Saint-Hyacinthe, la route 235 jusqu'à Saint-Jude, puis la route de Michaudville jusqu'à la route 133 à Saint-Ours. Un détour d'environ 50 km.

À la suite de discussions avec les municipalités concernées, le détour a été écourté afin de diminuer les répercussions sur les automobilistes qui doivent l'emprunter. Ainsi, en empruntant le réseau municipal, la distance supplémentaire à parcourir entre Saint-Denis-sur-Richelieu et Saint-Ours est passée de 50 km à 8 km. Cependant, ce réseau n'étant pas conçu pour recevoir le trafic lourd, les camions devront continuer d'emprunter le détour initial, sur le réseau routier supérieur.