

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

ÉTAIT PRÉSENT: M. FRANÇOIS LAFOND, président

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT
DE LA ROUTE 132 À CHANDLER**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 16 septembre 2008 à 19 h
Base de plein air Bellefeuille
70, route de la Plage
Chandler (Pabos Mills)

SÉANCE DU 16 SEPTEMBRE 2008	1
MOT DU PRÉSIDENT	1

PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS ET LECTURE DES REQUÊTES

LES DISTRIBUTIONS G.A. ENR., M. GAÉTAN GRENIER	8
9015-1036 QUÉBEC INC., M. LUC GIONEST, PRÉSIDENT	9
M. CLAUDE GIONEST (REQUÊTE LUE PAR M. LUC GIONEST)	10
COMITÉ DES CITOYENS DE PABOS MILLS (REQUÊTE LUE PAR M. LUC GIONEST).....	11

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

M. VICTOR BÉRUBÉ, ING., CHEF DU SERVICE DES INVENTAIRES ET DU PLAN	13
(PORTE-PAROLE DU MTQ)	
M. MICHEL CARON, BIOLOGISTE (GENIVAR).....	14

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. LUC GIONEST	20
M. GUY LANTIN	26
M. ARMAND BLAIS.....	31
M. LUC GIONEST	36
M. LORENZO ALBERT	46
M. LUC GIONEST	61

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et messieurs, bonsoir. Bienvenue à l'ouverture de cette première partie de l'audience publique portant sur **le Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler**.

10 Mon nom est François Lafond, membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, plus communément appelé le BAPE. Je présiderai cette audience.

15 Il me fait plaisir de vous présenter l'équipe du BAPE en appui à la Commission. D'abord, à l'avant à votre droite — à votre droite à vous, mais à ma gauche à moi — madame Maude Durand et monsieur Guy Fortin, analystes. Sont présents à l'arrière de la salle, mesdames Céline Millingen, Anne Lacoursière et Julie Olivier. Madame Millingen est agente de secrétariat en formation et elle aide la Commission dans ses travaux. Madame Chantal Dumontier, également agente de secrétariat, n'est malheureusement pas avec nous ce soir.

20 Madame Lacoursière est la coordonnatrice du secrétariat de la Commission. C'est elle qui s'occupe de la logistique, de la gestion documentaire et qui assure le lien entre la Commission et ses interlocuteurs.

25 Madame Olivier est conseillère en communication et elle est responsable des relations avec les citoyens et avec les médias ainsi que de la tenue du registre dont je vous parlerai un peu plus tard au cours de cette soirée.

30 L'organisation technique et la logistique des séances publiques de la Commission sont sous la responsabilité du Centre des services partagés du Québec. Le responsable de la logistique est monsieur Daniel Buisson et il est accompagné de monsieur Gaétan Bergeron, technicien du son.

35 Il est important de se rappeler que tout ce qui se dit en audience est enregistré et sténotypé. Madame Yolande Teasdale, que vous voyez ici à l'avant, assure le travail de sténotypie. Les transcriptions seront disponibles environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience sur le site Internet du BAPE, dans la section identifiée au **Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler**, et dans les centres de consultation dont les coordonnées sont disponibles à l'arrière de la salle.

40 Je vous fais lecture du mandat reçu de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et ça se lit comme suit :

« *Monsieur le Président,*

45 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de réaménagement de la route 132 sur le territoire de la Ville de Chandler, dans les quartiers de Newport et de Pabos Mills par le ministère des Transports, et de me faire rapport de ses constatations et de l'analyse qu'il en aurait fait.*

50 *Le mandat du Bureau débutera le 8 septembre 2008.*

55 *Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet.*

60 *Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs. »*

Et c'est signé : Line Beauchamp.

65 En 1978, le gouvernement du Québec modifiait la *Loi sur la qualité de l'environnement* afin d'instituer le BAPE, de prévoir sa composition et son rôle et d'établir, pour certains projets majeurs de développement, une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public.

70 Le BAPE est un organisme gouvernemental autonome et consultatif qui relève directement de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Il a pour mission d'informer et de consulter la population de manière à fournir à la ministre un éclairage dans la prise de décision gouvernementale sur certains projets pouvant avoir des impacts sur l'environnement.

75 Les commissions d'enquête du BAPE 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.

80 L'Assemblée nationale a adopté en 2006, la *Loi sur le développement durable* ayant pour objet d'instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'administration publique. Cette Loi engage les ministères et organismes à identifier les actions qu'ils mèneront pour contribuer à l'atteinte de la stratégie gouvernementale de développement durable.

Le BAPE s'est donné à cet effet son propre plan d'action de développement durable, disponible sur son site Internet. Le Plan prévoit entre autres choses que les commissions d'enquête considèrent l'ensemble des 16 principes de développement durable dans leur démarche d'analyse afin d'intégrer la recherche d'un développement durable.

85 Notre mission consiste à informer la population, à l'écouter et à fournir un avis qui éclairera la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans la préparation de sa recommandation au Conseil des ministres.

90 Il est important de noter que les membres du BAPE sont assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et qu'ils disposent des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête. Les membres s'engagent de plus à respecter le Code d'éthique et de déontologie du BAPE. Ce Code vise particulièrement à garantir la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions. Je vous invite d'ailleurs à le consulter à l'arrière de la salle.

95 Enfin, il est important de souligner que chaque commission du BAPE est autonome et indépendante, maître de ses décisions, de l'analyse et du contenu de son rapport.

100 Permettez-moi de situer le contexte de cette audience publique en expliquant brièvement la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Dans un premier temps, lorsqu'un projet rencontre les critères d'assujettissement à la Procédure, le promoteur d'un projet dépose un avis de projet auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour lui signifier son intention d'entreprendre la réalisation dudit projet.

105 En réponse à cet avis, la Ministre émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur doit produire.

110 Après son dépôt, et lorsque l'étude est jugée recevable par la Ministre, elle mandate le BAPE à rendre public le dossier et de tenir une période d'information et de consultation publique de 45 jours. Pour le présent projet, cette période s'est déroulée du 29 avril au 13 juin 2008.

115 Au cours de cette période de 45 jours, tout groupe, personne, municipalité ou MRC qui le désire peut demander la tenue d'une audience publique. Dans le cas actuel, quatre requêtes ont été adressées à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour la tenue d'une audience dont le contenu vous sera divulgué au terme de ma présentation d'ouverture.

120 Notre mandat a débuté le 8 septembre dernier et comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, la Commission devra déposer son rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard quatre mois après le début du mandat, soit le 8 janvier 2009. La Commission pourrait le déposer avant s'il s'avérait que son enquête soit complétée. Après le dépôt du rapport de la Commission, la Ministre dispose alors de 60 jours pour le rendre public.

125 Il faut donc comprendre que les commissions du BAPE ne sont pas décisionnelles. Notre mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet, à la lumière des opinions émises par les citoyens, les groupes ou les organismes qui participent à nos travaux.

130

Parallèlement à l'analyse menée par la Commission, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs réalise son analyse environnementale. C'est donc à partir du rapport du BAPE et de l'analyse environnementale de son ministère que la Ministre fait ses recommandations au Conseil des ministres.

135

Il appartient par la suite au gouvernement d'autoriser la réalisation du projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il déterminera, ou de le refuser.

140

J'aimerais vous indiquer rapidement la démarche que nous suivrons dans les prochaines semaines. L'audience que nous tenons est divisée en deux parties bien distinctes.

145

Nous amorçons ce soir la première partie. Celle-ci vise à assurer à chacun des participants une meilleure compréhension du projet, de ses impacts et du contexte dans lequel il s'insère. La Commission vise à obtenir toute l'information nécessaire à une analyse éclairée de ce projet.

150

Je vous invite donc à poser toutes les questions pertinentes à l'étude du dossier, de manière à pouvoir vous prononcer de façon éclairée sur ce projet et sur ses impacts sur le milieu. Ce n'est pas ce soir le moment d'exprimer votre opinion; vous pourrez le faire à compter du 15 octobre prochain lors de la deuxième partie de l'audience.

155

Les séances de la première partie de cette audience publique débutent ce soir. Des séances supplémentaires seront annoncées au fur et à mesure, selon les besoins exprimés.

Au terme de la première partie de l'audience, vous disposerez de l'information nécessaire pour vous faire une opinion sur le projet. Vous serez alors en mesure de préparer un mémoire pour la deuxième partie de l'audience, laquelle sera consacrée exclusivement à entendre vos opinions. Afin de vous assurer d'un délai convenable pour préparer votre mémoire, nos Règles de procédure prévoient un délai minimal de 21 jours entre les deux parties de l'audience. L'expression de vos opinions sur ce projet pourra se faire verbalement ou encore, par écrit.

160

Cette seconde partie aura cours à compter du 15 octobre prochain à 19 h; l'endroit exact sera annoncé ultérieurement. Afin d'établir le déroulement de cette séance publique, je vous invite à communiquer avec madame Lacoursière, la coordonnatrice de la Commission, afin de lui indiquer le plus tôt possible, dès cette semaine ou dans les prochains jours, votre intention de déposer un mémoire ou d'exprimer verbalement votre position sur le projet et ses impacts.

165

Pour permettre à la Commission de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre position, il sera opportun de transmettre votre mémoire au secrétariat de la Commission, au plus tard le jeudi 9 octobre prochain à midi.

170

Afin de mieux soutenir votre questionnement et celui de la Commission, nous avons demandé à différents ministères et organismes de déléguer des représentants qui agiront à titre de personnes-ressources. Certaines de ces personnes seront présentes dans la salle alors que

175

d'autres pourront être jointes par écrit, au besoin. Elles interviendront uniquement à la demande de la Commission.

180

Les personnes-ressources se trouvent aux deux tables à l'avant de la salle à votre droite. Des représentants de ministères et d'organismes sont également présents dans la salle et la Commission pourra référer à ces derniers en temps et lieu.

185

J'invite maintenant les porte-parole des ministères et organismes à se présenter et à nous indiquer quelles sont les autres personnes de leur organisme, s'il en est, qui seront également disponibles pour répondre aux questions de la Commission au cours des séances publiques. Si vous déposez des documents ce soir, veuillez indiquer le ou les documents déposés.

190

Donc, je vais demander, dans un premier temps, au représentant ou à la représentante du MDDEP, ministère du Développement durable et de l'Environnement, de se présenter et de nous faire part si elle est accompagnée ou non.

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

195

Bonjour, Monsieur le Président. Mon nom est Valérie Saint-Amant, je suis porte-parole du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et je suis également chargée de projet à la Direction des évaluations environnementales; je suis accompagnée ce soir par monsieur Hervé Chatagnier, coordonnateur des projets de transport, à la Direction également, ainsi que de monsieur Daniel Spooner, de la Direction régionale du Bas-St-Laurent - Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine, qui se trouve dans la salle.

200

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. Maintenant, si je vais au niveau du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

205

M. MARTIN DORAIS :

Bonjour, Monsieur le Président, mon nom est Martin Dorais, je représente le secteur Faune du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

210

LE PRÉSIDENT :

Merci. Et maintenant, Pêches et océans Canada.

215

M. FRANÇOIS HAZEL :

Bonjour, Monsieur le Président, mon nom est François Hazel, je suis chef d'équipe, responsable des projets en milieu marin, ce qui inclut les projets en milieu, disons, estuarien et saumâtre, et je suis le seul de mon équipe.

220 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci beaucoup, Monsieur Hazel. Ensuite, au niveau de la MRC-CLD du Rocher Percé?

225 **M. FÉLIX CARON :**

Bonsoir, Félix Caron, responsable de l'aménagement du territoire pour la MRC du Rocher Percé, je suis accompagné ce soir de Jean-Yves Cyr, niveau CLD du Rocher Percé, qui s'occupe du développement économique.

230

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci beaucoup. Et maintenant, de la Ville de Chandler?

235 **M. PHILIPPE BERGER :**

Philippe Berger, directeur, service Urbanisme et Environnement, et surveillant de travaux pour la Ville de Chandler. Je suis seul ce soir.

240 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Et il y a également madame Marie Chagnon, du ministère de la Santé et des Services sociaux qui est absente ce soir et qui sera présente demain.

245

Aux personnes-ressources, tant celles aux tables que celles assises dans la salle, si vous désirez intervenir au cours de l'audience en réponse à des questions, pour apporter toute information additionnelle, utile aux travaux de la Commission, ou encore s'il y a un angle du dossier que vous jugez nécessaire d'être examiné, vous n'avez qu'à me faire signe en audience ou en discuter lors des pauses avec madame Maude Durand ou monsieur Guy Fortin, analystes, ou avec madame Anne Lacoursière, coordonnatrice de la Commission.

250

Dans quelques minutes, je vais inviter les requérants à venir déposer les motifs de leur demande d'audience. Une fois ces présentations faites, le porte-parole du promoteur du projet, monsieur Victor Bérubé, sera invité à présenter les membres de son équipe et le projet soumis.

255

Nous prendrons, par la suite, une pause d'environ 15 minutes et c'est à ce moment que le registre d'inscriptions sera ouvert pour les gens qui désirent poser des questions. Le registre est sur la table située à l'arrière de la salle, et c'est madame Julie Olivier qui s'en occupe.

260 Au retour de la pause, les gens inscrits au registre tenu par madame Olivier seront invités, selon l'ordre d'inscription, à venir poser leurs questions le plus succinctement possible.

265 Les règles de procédure à suivre en audience seront celles-ci : pour cette première séance, je permettrai deux questions par intervention, sans sous question ou question à volets. Cette règle a pour but de permettre à un plus grand nombre de participants de venir poser leurs questions. Après votre intervention, vous pouvez de nouveau vous inscrire au registre. Tant et aussi longtemps que vous aurez des questions, vous pouvez vous réinscrire et vous serez toujours les bienvenus.

270 Je vous demande d'éviter les préambules aux questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux indispensables à la compréhension de la question. Il va de soi que si un préambule est absolument requis, ce dernier doit toutefois être court. Dans le cas contraire, je me verrai dans l'obligation d'intervenir auprès de vous et de vous demander de poser votre question. Je pourrai intervenir en tout temps pour obtenir de l'information additionnelle ou vous aider à compléter votre questionnement.

275 Je tiens à souligner de nouveau que l'exercice que nous entreprenons ce soir vise strictement à questionner et à s'informer sur le projet. La Commission recevra vos opinions lors de la seconde partie seulement.

280 Toutes les questions des participants et toutes les réponses du promoteur et des personnes-ressources doivent m'être adressées. Cette façon de faire évite les échanges directs entre le promoteur, les personnes-ressources et le public, ce qui contribue à maintenir un climat de respect mutuel qui doit régner lors des séances publiques pour que l'exercice soit efficace et profitable à tous.

285 Je ne tolérerai donc aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter nos règles de procédure.

290 Les questions qui ne peuvent être répondues sur le champ doivent l'être le plus tôt possible. Si la réponse ne peut être donnée immédiatement, la Commission se chargera de l'obtenir et elle sera déposée dans les centres de consultation et sur le site Internet de la Commission.

295 L'ensemble du dossier déposé en période d'information et de consultation publique, de même que tous les documents qui seront déposés lors des séances publiques ou au cours du mandat sont ou seront disponibles dans les centres de consultation et sur le site Internet du BAPE. Durant les séances publiques, cette documentation est également disponible en salle pour consultation sur place.

300 Si certains éléments d'information ou des documents demandés sont considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, celle-ci doit en faire part à la Commission au moment où le document est demandé.

305 Si la Commission le décide, cette information doit lui être remise avec la mention
« confidentielle ». La Commission fixera une rencontre et entendra les représentations des
personnes concernées quant aux allégations de préjudices qui pourraient être encourus. La
Commission prendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie,
ou de ne pas rendre publique cette information. Les personnes concernées bénéficieront d'un
310 délai pour réagir à cette décision.

Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de
l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information,
peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat qui se chargera de vérifier auprès de la
315 Commission.

J'inviterai maintenant à tour de rôle les requérants à venir présenter les motifs de leur
demande d'audience et à présenter le groupe qu'ils représentent, le cas échéant.

320 Donc, dans un premier temps, c'est monsieur Gaétan Grenier, des Distributions G.A.
enregistrée. Monsieur Grenier m'a demandé de lire sa requête pour lui et c'est ce que je vais faire
immédiatement.

Donc, c'est adressé au Cabinet du ministre et ça se suit comme suit :

325 « Suite à une séance d'information tenue le 12 mai dernier par le BAPE, je vous
fais part des raisons qui me portent à m'y opposer.

330 *Propriétaire d'un commerce, Les Distributions G.A. incorporée, situé au 5, route
132, Pabos Mills, qui deviendra un chemin secondaire. Étant donné que la retraite
approche et que je décide de vendre, sa valeur aura diminué de beaucoup.*

335 *En ce qui concerne le terrain, il sera impossible pour le futur acheteur d'agrandir
pour y aménager d'autre chose. Tout ce que je souhaite, c'est de venir à une entente
équitable pour les deux parties.*

Bien à vous,

Et c'est signé : M. Gaétan Grenier.

340 Maintenant, je vais inviter la compagnie 9015-1036 Québec inc., monsieur Luc Gionest, président, à venir lire sa requête.

Bonsoir, Monsieur Gionest.

345 **M. LUC GIONEST :**

Bonsoir Monsieur, bonsoir Mesdames. Je me nomme Luc Gionest, je représente la compagnie 9015-1036 Québec inc.

350 *Chandler, le 29 mai 2008*

L'Honorable ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Line Beauchamp.

355 *Madame la Ministre,*

La présente constitue une demande d'audience publique sur le projet de réaménagement de la route 132 à Pabos Mills.

360 *La compagnie 9015-1036 Québec inc. possède trois propriétés affectées par ce projet de réaménagement. Premièrement, un immeuble étant désigné comme une partie du lot quatre de la subdivision officielle du lot 25 du rang du village, au cadastre officiel révisé du canton de Newport. La compagnie y exploite un commerce faisant affaires sous le nom de Dépanneur Milène, situé au 9, route 132, Pabos Mills. Deuxièmement, un*
365 *immeuble étant désigné comme une partie du lot 25 et troisièmement, un immeuble étant désigné comme une partie du lot 25 aussi.*

370 *Ces trois propriétés n'en forment en fait qu'une seule. Ce projet de réaménagement causera des dommages majeurs à cet ensemble de propriétés commerciales. Les dommages causés sont : le sectionnement, l'amputation, la limitation d'utilisation, la non-accessibilité directe, et cetera. Ces nombreux impacts négatifs engendreront une perte de valeur significative de cesdites propriétés et des bâtiments qui y sont utilisés.*

375 *Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet de réaménagement tel que présenté. Vous trouverez ci-joint le plan désignant lesdites propriétés décrites ci-haut.*

En espérant recevoir prochainement une réponse positive à ma demande, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les plus distingués.

380 **LE PRÉSIDENT :**

Et maintenant, je crois que... je veux demander à monsieur Claude Gionest, mais c'est vous qui allez...

385 **M. LUC GIONEST :**

C'est moi qui représente monsieur Gionest aussi.

390 **LE PRÉSIDENT :**

Exact. On vous écoute.

M. LUC GIONEST :

395 *L'Honorable ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Line Beauchamp.*

Madame la Ministre,

400 *La présente constitue une demande d'audience publique du BAPE sur le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler.*

405 *Moi, Claude Gionest, possède deux propriétés qui seront directement affectées par le projet de réaménagement de la route 132. Premièrement, une propriété à caractère résidentielle qui sera complètement expropriée. Deuxièmement, une propriété à caractère commercial qui sera amputée, enclavée et inaccessible au réseau aqueduc et égout, causant ainsi une lourde dépréciation de sa valeur. Il faut aussi noter que je suis copropriétaire de la compagnie 9015-1036 Québec inc. qui subit elle aussi des préjudices majeurs quant à ce projet. Les représentations quant à ce dernier dossier seront distinctement représentées.*

410 *Pour toutes ces raisons, je m'oppose au réaménagement de la route 132 tel que présenté dans le projet. Je joins à cette demande un document vous permettant d'évaluer les impacts sur mes propriétés.*

415 *Veillez agréer l'expression de mes sentiments les plus distingués.*

M. Claude Gionest.

420 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Et maintenant, le Comité des citoyens de Pabos Mills, et c'est encore vous, je crois, qui allez lire la requête pour le Comité des citoyens.

M. LUC GIONEST :

425

Oui, Monsieur le Président.

*La Très Honorable ministre du Développement durable, des Parcs et de
l'Environnement, madame Line Beauchamp*

430

Madame la Ministre,

*La présente pétition constitue une demande pour que le Bureau d'audiences
publiques en environnement tienne des audiences à Chandler sur le projet de
réaménagement de la route 132, secteur Pabos Mills - Newport.*

435

*Nous, citoyens du secteur Pabos Mills - Newport, serons affectés par le projet de
réaménagement de la route 132. En effet, la construction de cette nouvelle route,
considérée comme route de transit, exclut toutes nouvelles constructions sur ce nouveau
tronçon. Nos commerces desservant notre petit secteur de localité ne pourront survivre
dans une route secondaire, causant du même fait une perte de service dans notre secteur
de municipalité. Cette perte de service entraînera des coûts reliés au déplacement pour
nous approvisionner, de même que la perte de jouissance de la proximité de cesdits
services. Nous demandons qu'une portion du nouveau tronçon routier ne soit pas
assujettie au principe de route de transit pour permettre la relocalisation de nos
commerces.*

440

445

*Nous espérons une réponse positive de votre part à notre demande. Veuillez
agréer nos salutations les plus distinguées.*

450

Merci.

LE PRÉSIDENT :

455

Merci, Monsieur Gionest.

Maintenant, avant de passer à la présentation du projet par le promoteur, je vais retourner
voir les personnes-ressources, à savoir s'ils ont déposé ce soir des documents. Madame Saint-
Amant?

460

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

On a déposé la Note d'instruction 9801 concernant les bruits de source fixe ainsi que le
pamphlet intitulé : « Démarche d'autorisation des projets en milieu humide ».

465

LE PRÉSIDENT :

470 Très bien, merci beaucoup.

Monsieur Martin Dorais, au niveau du Ministère, est-ce que vous avez des documents à déposer?

475 **M. MARTIN DORAIS :**

Non, aucun, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

480

Parfait, merci.

Monsieur Hazel?

485 **M. FRANÇOIS HAZEL :**

J'ai avec moi les lignes directrices concernant l'utilisation d'explosifs à l'intérieur ou à proximité des eaux de pêche canadienne.

490 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, et vous allez déposer el tout auprès de madame Lacoursière à l'arrière à la pause.

M. FRANÇOIS HAZEL :

495

Oui.

LE PRÉSIDENT :

500

Merci beaucoup.

Au niveau de la MRC - CLD, est-ce que vous avez des documents à déposer?

M. FÉLIX CARON :

505

Oui, j'ai déposé des extraits du schéma d'aménagement ainsi qu'une cartographie des grandes affectations du territoire.

510 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Et Monsieur Philippe Berger, s'il vous plait, de la Ville de Chandler?

M. PHILIPPE BERGER :

515

J'ai déposé effectivement le Plan d'urbanisme, le Plan de zonage, le Règlement de zonage, la Grille des usages et normes, ainsi que la réglementation concernant aussi l'affichage et c'est tout.

LE PRÉSIDENT :

520

Parfait, merci, Monsieur Berger.

Maintenant, je vais aller voir du côté du promoteur. Donc, j'invite le porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe et, par la suite, à expliquer en une quinzaine de minutes au maximum, son projet.

525

Monsieur Bérubé.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

530

Bonsoir, Monsieur Lafond. Mon nom est Victor Bérubé, je suis chef du Service des inventaires et Plan au ministère des Transports, de la Direction territoriale de Rimouski, qui couvre le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

535

Je suis accompagné de monsieur Michel Caron, qui est un consultant de la firme Genivar mandatée pour travailler sur le dossier avec nous; je suis accompagné également de l'ingénieur chargé de projet, qui est monsieur Charles Blais, à mes côtés ici à gauche. Aussi, les experts qui m'accompagnent, si vous voulez que je les présente aussi, monsieur Berthold Bussière, spécialiste en sécurité routière, ingénieur, à la Direction territoriale à Rimouski, et monsieur Claude Bérubé, qui est un évaluateur agréé.

540

Avec moi également, le directeur de la Direction, monsieur Mario Bergeron, du ministère des Transports à Rimouski aussi.

545

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup et on vous écoute pour la présentation de votre projet.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

550

Si vous le voulez, je vais donner la parole à monsieur Michel Caron qui va procéder à la présentation.

LE PRÉSIDENT :

555

D'accord, merci, on vous écoute Monsieur Caron.

M. MICHEL CARON :

560 Alors, bonsoir Monsieur le commissaire.

 Alors, la présentation de ce soir va porter essentiellement sur trois points. On va commencer par présenter le contexte et la justification du projet, ensuite on va faire la description du projet et la dernière partie va porter sur les impacts anticipés du projet et les mesures qu'on peut préconiser pour minimiser les nuisances.

565
 Avant de parler des problèmes qu'on observe sur la route 132 dans le secteur qui nous intéresse, je voudrais quand même rappeler que la route 132, ça fait partie du réseau stratégique du transport routier au Québec. C'est une route nationale qui ceinture la péninsule gaspésienne et qui rattache celle-ci au reste du réseau routier, et du Québec et du Nouveau-Brunswick. C'est donc une route qui est essentielle à l'échelle régionale, mais également à l'échelle interrégionale. C'est un axe stratégique de soutien au commerce extérieur et le Ministère effectue régulièrement des interventions pour l'optimiser au plan de la fonctionnalité et de la sécurité routière.

570
575 Alors, ce qu'on observe actuellement sur ce tronçon de la route 132, c'est que de plus en plus le niveau de service est déficient. Quand on parle d'un niveau de service, on veut dire que parfois la circulation est instable, on observe de temps en temps des problèmes de congestion et on sait qu'avec l'augmentation progressive des débits de circulation qu'on peut anticiper au cours des prochaines années, que la route va atteindre, même elle atteint déjà presque ses capacités et puis la situation va continuer à empirer avec les années.

580
 Ce qu'on observe aussi au niveau de ce tronçon-là, c'est qu'on y retrouve d'importantes déficiences géométriques. Je dirais même, les déficiences géométriques les plus importantes de la route 132, du côté de la baie des Chaleurs.

585
 Alors, rapidement, on peut compter dans le quatre kilomètres qu'on parle ce soir, cinq courbes horizontales qui sont à corriger. Ces cinq courbes-là sont présentées sur cet acétate-ci avec les flèches. Ensuite, on observe aussi dix courbes verticales qui sont à corriger. Alors, la photo ici montre un peu qu'est-ce qu'on entend par courbes verticales, donc les flèches, encore ici, présentent le positionnement de ces dix courbes verticales problématiques et parfois ces courbes verticales là se superposent aussi à des secteurs où il y a des problèmes de courbes horizontales.

590
 En plus, sur l'ensemble de ce tronçon-là, on compte huit intersections dont six présentent aussi des limitations de visibilité au niveau des carrefours à l'arrêt. Donc ça, ça veut dire qu'avant de s'engager sur la route 132, les distances qui sont nécessaires pour être en mesure de faire un virage sécuritaire ne sont pas adéquates dans six intersections sur huit.

595
600 Alors ici, on voit la répartition aussi de ces intersections-là par les triangles oranges, donc vous avez, vous pouvez voir, dans certains secteurs, qu'il y a même superposition des trois déficiences géométriques par endroits, ce qui fait que la route est... le niveau de risque d'accident est relativement élevé sur cette route-là. Et lorsqu'on regarde les accidents aussi, on se rend compte que le type d'accidents, par exemple, ou de collisions arrière, ou les accidents qui sont à

angle droit sont surreprésentés sur ce tronçon-là par rapport à d'autres tronçons routiers semblables et comparables ailleurs au Québec.

605 Alors, les objectifs de réaliser ce projet-là pour le Ministère, c'est d'abord de diminuer les risques d'accident, en corrigeant la géométrie que je viens de vous présenter, en réduisant aussi le nombre d'accès, parce qu'il y a énormément d'accès tout le long de la route 132, et en séparant la circulation de transit de la circulation locale; la circulation de transit étant la circulation des gens qui ne proviennent pas de la région et qui vont au-delà de la région, c'est-à-dire qui n'arrêtent pas
610 dans le secteur qui nous concerne, dans le secteur de Chandler.

 Alors, l'autre objectif c'est d'améliorer la fluidité parce que, comme je le mentionnais tantôt, c'est un axe stratégique, la route 132, et puis plus l'axe est fonctionnel, plus il est sécuritaire, plus c'est intéressant pour les gens qui veulent faire des implantations industrielles.

615 L'objectif, en même temps, c'est de rendre la route conforme aux normes. La route 132, c'est une route nationale, la largeur des voies de circulation devrait être de 3.7 mètres et elles sont actuellement de 3.4 mètres; les accotements devraient être de part et d'autre de 3 mètres et ils sont actuellement de 2 mètres. Il y a aussi, par endroits, des problèmes de drainage de la route qui seraient en même temps corrigés.

 Et comme dans tous les projets du ministère des Transports, lorsqu'ils ont à intervenir dans un secteur, bien ils tentent d'améliorer la qualité générale du milieu pour les résidants qui sont concernés par le projet.

625 Alors ici, on voit que le tracé qui est retenu apparaît en rouge. On a un tracé commun à partir de la route des Cyr Est jusqu'à la route Albert, tracé qui est... le tracé commun, il est ici jusqu'au lac Blanc. Et puis vous avez d'autres variantes qui ont été regardées à partir du lac Blanc, des variantes qui ont été même, au départ, dans l'axe de la route 132 actuelle et des variantes de
630 contournement qui sont présentées ici, B1, B2, B3, la variante étant la plus éloignée du périmètre urbain qui a été considérée comme étant plus intéressante.

 Alors pourquoi plus intéressante? C'est qu'on voit que le raccordement entre la route existante, la 132 existante et la future route, on voit que l'angle est pratiquement à angle droit par
635 rapport à d'autres variantes, B1 et B2, où est-ce qu'on voit qu'il faudrait aménager des courbes relativement importantes, donc ce qui fait qu'au plan géométrique, ce ne serait pas des configurations optimales en termes de sécurité routière.

 Maintenant, si on veut parler de la description du projet comme tel. Lorsqu'on parle d'une
640 route nationale, alors dans le secteur qui nous concerne, on peut voir deux zones avec des différences qui sont quand même importantes. À partir de la route Cyr jusqu'à la route Albert, on aurait un profit de route qui serait de type secteur urbain, c'est-à-dire que du côté des résidences où est-ce qu'il y a déjà un trottoir, le trottoir serait reconstruit et l'accotement, du côté trottoir, serait pavé sur 3 mètres. On aurait nos deux voies de 3.7 mètres qui est la route elle-même et ensuite,
645 l'accotement de l'autre côté, c'est un accotement de 3 mètres dont la moitié serait pavée. Et du côté de la baie des Chaleurs, le drainage serait ouvert, alors que le drainage ici est souterrain. On

appelle ça un drainage fermé. Alors, de la route Cyr Est à la route Albert, on parle de réaménagement routier dans une emprise qui varierait de 26 à 32.5 mètres.

650 Pour l'autre secteur de la route Albert jusqu'à la fin du projet, on aurait un profil qu'on appelle de secteur rural. Alors, c'est à peu près le même profil, mais le drainage est ouvert des deux côtés et l'accotement des deux côtés de 3 mètres est pavé à moitié, les deux chaussées ont toujours 3.7 mètres et l'emprise nominale requise pour construire ça est de l'ordre de 40 mètres à 75 mètres.

655 Alors, pour compléter la description, j'ai une animation qui va permettre aux gens de pouvoir situer leur résidence ou l'endroit où est-ce qu'ils demeurent par rapport à l'ensemble du projet.

660 Alors, le projet débute ici, c'est la route Cyr Est et le projet débute ici à l'extrémité de la route Cyr Est, sur 3,8 kilomètres en s'en allant vers Gaspé. Alors, c'est à partir d'ici jusqu'à la route Albert que je vous mentionnais que, vous voyez, il va y avoir un trottoir qui va être construit ici et le drainage va être fermé par rapport à l'autre côté où le drainage est ouvert.

665 Ici, c'est la route Albert, l'intersection avec la route Albert. Ici, vous avez la rivière de l'Anse aux Canards où il y aura un nouveau pont qui sera construit en aval du pont actuel qui lui sera démolé. On a ici la rue de l'Anse-aux-Canards dont l'intersection va être réaménagée avec l'ancienne route 132 et on voit maintenant le milieu construit le long de la route 132 qui maintenant se trouve à être contourné par le nouveau tracé de la route 132.

670 Ici, les taches en plus sombres, ce sont les milieux humides. Vous voyez qu'on touche l'extrémité d'un milieu humide dans le secteur ici.

675 Vous avez la rue de l'Église; la rue de l'Église, il y aura une intersection qui sera réaménagée au bout de la rue de l'Église, l'ancienne route 132, en fait, pour pouvoir donner accès de part et d'autre aux résidents.

680 Alors, on parle d'un projet dont l'investissement requis est de l'ordre de 13 millions de dollars. La durée de la construction se ferait sur deux ans, deux périodes de six à huit mois, là, deux périodes de construction, en fait. Le début des travaux évidemment sera fonction d'abord des autorisations environnementales, ensuite il y aura toute la question de la préparation des plans et devis. Actuellement, on a un avant-projet. Ce que je viens de vous montrer de manière animée, c'est l'avant-projet préliminaire qui est présenté à l'intérieur d'un modèle de terrain pour permettre aux gens de voir les proportions du projet.

685 Ensuite, il y aura aussi la période d'acquisition. Avec les plans et devis, on détermine de façon très précise les besoins de terrains, les besoins de résidences et puis là, il y a une période de négociation qui doit se faire, et ensuite de ça, évidemment, comme tout projet du gouvernement, c'est toujours fonction des disponibilités budgétaires.

690 Alors, les principaux impacts sur le milieu naturel, pour commencer. Comme je vous mentionnais tantôt, on traverse la rivière de l'Anse aux Canards, il y a un petit marais maritime qui

695 pourrait être touché par la construction du pont, et vous avez la tourbière, ce que je vous mentionnais tantôt, qui est touchée en périphérie. Vous avez aussi, au nord du lac Duguay, une grande aunaie qui serait aussi touchée. On parle d'un déboisement, parce que là évidemment on est toujours en territoire boisé, de l'ordre de 40 hectares. Pour ceux qui ne sont pas familiers avec les hectares, ça veut dire à peu près un peu moins d'un demi-kilomètre carré de déboisement.

700 Au niveau du milieu humain, comme je mentionnais tout à l'heure, la construction de la route se fait dans l'axe de la route 132, dans la partie... à partir de la route Cyr Est jusqu'à la route Albert. Alors, dans ce secteur-là, il y aura probablement plus de nuisances au niveau de la construction pour les résidants qui sont autour pour accéder à leur maison, à cause de la poussière ou du bruit. Ailleurs, on voit qu'on est un peu à l'extérieur de la route 132, donc beaucoup moins de nuisances à gérer. Il y a aussi évidemment, au niveau des intersections lorsqu'il y a des résidants, c'est aussi une zone où est-ce qu'on peut avoir des nuisances. Alors, 705 pour gérer ça, ce sera au niveau des horaires de travail.

Maintenant, évidemment, on parle de nouvelles intersections, donc des modifications au niveau des habitudes de déplacement pour les résidants qui sont situés ici dans le secteur de la route de l'Anse-aux-Canards et dans le secteur de la route Olsen, de la rue de l'Église, alors il y a 710 des nouvelles intersections, tout dépendant s'ils vont vers Gaspé ou New Richmond, ils doivent se diriger vers ces intersections-là avant de prendre la route 132.

On parle aussi des acquisitions. Dans l'ensemble de la route, on parle d'environ une soixantaine d'acquisitions de terrains et parfois aussi de résidences. On compte actuellement huit 715 résidences qui devront être acquises ou déplacées parce que dans l'emprise de la route.

Maintenant, on voit qu'au niveau des nuisances associées à la circulation, le fait de construire la route à l'extérieur des périmètres urbains, à ce moment-là on va réduire de beaucoup les nuisances pour les résidants au niveau du bruit, de la poussière, ou de la sécurité routière. Les 720 conditions vont être nettement améliorées pour ces gens-là.

Par contre, à certains endroits où est-ce que le tracé de la route va se trouver à être un peu plus près des résidences par rapport à la situation actuelle, il y aura détérioration du climat sonore et ça risque d'être le cas pour une trentaine de résidants sur à peu près 150. 725

Si on regarde à la route Albert, alors quand on parle d'acquisitions on a ici cinq maisons qui sont identifiées comme étant des acquisitions qui sont nécessaires pour la réalisation du projet. Quand on parle d'impact sonore, bien regardez, par exemple, les maisons qui sont sur le long de la route Albert, là, les premières maisons; avant, la circulation passait plus loin, là, la circulation se 730 trouve à être rapprochée de leur résidence, donc dans leur cas, les impacts sonores vont être plus importants ou le climat sonore va être détérioré par rapport à la situation actuelle.

Pour la route de l'Anse-aux-Canards, on voit aussi encore deux acquisitions qui vont devoir être nécessaires et... c'est ça. Puis pour certains résidants aussi, comme le 2 et 2A, ils sont 735 un peu plus près de la circulation par rapport à ce que c'était précédemment, puis il va y avoir des nuisances au niveau du bruit, aussi, associé à la circulation.

740 Maintenant, entre l'ancienne et la future route 132, il y a une intersection où est-ce qu'il n'y a pas de résidant, mais ce qu'on peut voir c'est que les résidants qui étaient actuellement le long de la route 132, bon, vont bénéficier d'une amélioration des conditions générales de circulation puis au niveau des nuisances parce que la circulation de transit va être séparée de la circulation locale.

745 La même chose pour la rue de l'Église. On s'aperçoit que le nouveau corridor de transport se trouve à être éloigné par rapport aux résidants du secteur, donc amélioration des conditions générales au niveau de la qualité de vie, et vous voyez ici une autre acquisition qui est aussi requise pour réaliser le projet.

750 Alors maintenant, rapidement, au niveau de la surveillance environnementale, puisque dans tous les projets du ministère des Transports, il y a un volet qui s'appelle la Surveillance environnementale, qui consiste d'abord à déterminer des mesures qu'on peut préconiser pour réduire les inconvénients des projets. Et ensuite de ça, s'assurer que ces mesures-là sont bien appliquées par les entrepreneurs qui ont la réalisation des travaux.

755 Au niveau du suivi environnemental, les composantes qui devraient être touchées c'est la qualité de l'eau potable. S'il y a quelques puits privés, parce qu'en général c'est un réseau d'aqueduc public, donc il y aura... mais il pourrait arriver des fois que certains aient des puits, c'est des choses qui sont vérifiées, puis il y a des suivis qui sont faits si c'est le cas.

760 Au niveau du climat sonore, c'est de voir si les projections qui ont été anticipées en période d'étude se concrétisent et puis de voir s'il y a des endroits que c'est plus problématique que prévu pour éventuellement prendre les mesures pour essayer d'atténuer les problèmes.

765 Au niveau des aménagements paysagers, bien c'est de s'assurer que toutes les plantations qui sont faites pour l'encadrement de la nouvelle route, bien que toutes les plantes survivent après la plantation et puis il y aura aussi éventuellement un volet compensation de perte d'habitat pour les milieux qui sont touchés par le projet.

770 Alors pour conclure, le Ministère, en réalisant ce projet-là, va éliminer des déficiences géométriques majeures, les dernières qui subsistent au sud de la Gaspésie. Ce faisant, il va améliorer nettement les conditions de sécurité routière et, en même temps aussi, va améliorer les temps de déplacement, ce qui va être un avantage au plan économique. Il y a un impact sur le milieu naturel, comme j'ai mentionné tantôt. Le Ministère considère quand même que cet impact-là est limité, compte tenu des bénéfices qui sont attendus au niveau socio-économique et c'est ça.

775 Alors, les principaux impacts sur le milieu humain, évidemment beaucoup les acquisitions qui vont être compensées par des achats, des négociations qui seront faites avec le Ministère, mais tout de même une réduction des nuisances à la circulation en général, en éloignant cette circulation-là des résidants actuels.

780 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

785 Merci, Monsieur Caron. Monsieur Bérubé, cette présentation-là va être déposée auprès de madame Lacoursière?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

790 Oui.

LE PRÉSIDENT :

795 Merci. Le BAPE cherche constamment à améliorer ses façons de faire et nous sollicitons votre participation pour répondre à un court questionnaire disponible à l'arrière de la salle auprès de madame Olivier. En y répondant, vous nous aidez à bonifier les travaux des commissions du BAPE.

800 Nous allons prendre une pause d'une quinzaine de minutes et pendant celle-ci, je vous invite à vous inscrire au registre tenu par madame Olivier, ce dernier étant maintenant ouvert.

Merci.

PAUSE

805 **LE PRÉSIDENT :**

810 S'il vous plaît, si vous voulez bien prendre place, nous allons continuer, merci. Avant de demander au premier intervenant de se présenter au micro, je vais demander au ministère des Transports s'ils ont des documents à déposer.

Monsieur Bérubé?

815 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Oui, je vous énumère ça.

LE PRÉSIDENT :

820 Oui, s'il vous plaît.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

825 Au niveau d'abord de la présentation Power Point qu'on vient de faire avec monsieur Caron et l'animation visuelle, ça a été déposé en version électronique, demain vous aurez les six copies papier à vos bureaux à Québec ou à votre guise.

LE PRÉSIDENT :

830 Bien, si vous les avez ici, vous pouvez peut-être les laisser à madame Lacoursière à l'arrière.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

835 Demain, on les laissera ici.

LE PRÉSIDENT :

840 Parfait, merci.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

845 En plus de ça, on a une liste de documents qu'on a déposés.

850 Premièrement, un premier document intitulé *Projet de compensation de l'habitat du poisson*; un deuxième document, en fait, qui est en deux volets, si on peut dire, premièrement : *L'Impact économique au niveau de la route 132 Pabos Mills, variante B3*, une analyse qui a été faite à ce niveau-là, qui a été déposée; un autre document qui est une Revue de littérature, *Gestion des corridors routiers, impact économique des déviations sur les communes contournées*; en plus de ça, il y a un troisième document : *La Politique de signalisation touristique* — à votre demande — qu'on a déposé; un autre document : *Mise à jour des données de circulation et de sécurité routière*, incluant le volet dont il avait été question au niveau de la provenance des conducteurs, on a pu faire des recherches plus poussées puis donner plus de détails à l'intérieur même de cette mise à jour des données de circulation et sécurité.

860 Un cinquième document qui est *La Politique sur le bruit*, du ministère des Transports du Québec; un sixième document qui est *L'Analyse de l'impact sonore par la circulation*, en fait qui est la réponse à la question 28 posée par le MDDEP, sur laquelle on manquait de données pour pouvoir répondre, lesquelles données on a maintenant et on a pu déposer le document. Un septième document qui est *L'Enquête Origine-destination Pabo Mills, Rapport final*, une enquête qui a été réalisée en 2004; et un huitième document, en fait, qui est composé de trois pièces qui constituent ce document-là, en fait. Une première pièce qui est une carte montrant les projets majeurs réalisés au cours des dernières années et projetés, de Grande Vallée à Pointe-à-la-Croix et un tableau descriptif des projets présentés sur cette carte et, finalement, les principaux projets majeurs réalisés au cours des dernières années et le projet à venir à Chandler même. Autrement dit, une vue plus microscopique, si on peut dire.

LE PRÉSIDENT :

870

Parfait.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

875

C'est tout.

LE PRÉSIDENT :

880

Merci, Monsieur Bérubé. Et maintenant, je vais demander à monsieur Luc Gionest de bien vouloir se présenter à la table à l'avant s'il vous plaît.

Bonsoir, Monsieur Gionest.

M. LUC GIONEST :

885

Bonsoir, Monsieur Lafond.

LE PRÉSIDENT :

890

On vous écoute pour votre première question.

M. LUC GIONEST :

895

O.K., ma première question va s'adresser à monsieur Berger qui représente la Ville de Chandler. Ce que je voudrais savoir, c'est : à partir de quelle résolution le Conseil municipal de la Ville de Chandler a-t-il appuyé le projet de reconstruction de la route 132?

LE PRÉSIDENT :

900

Très bien, je vous remercie, Monsieur Gionest.

Monsieur Berger, est-ce que vous avez bien compris la question de monsieur Gionest?

905

M. PHILIPPE BERGER :

Non, je n'ai pas vraiment compris. Ce que j'ai cru comprendre c'est : à partir de quoi la Ville a passé une résolution pour appuyer le projet?

910

LE PRÉSIDENT :

915 Non. En fait, ce que monsieur Gionest demande c'est, à savoir, est-ce qu'il y a eu des résolutions qui ont entériné le projet, par la Ville de Chandler? À l'heure actuelle, est-ce que la Ville de Chandler, par résolution, a entériné le projet proposé par le ministère des Transports?

M. PHILIPPE BERGER :

920 De mémoire, je me souviens qu'il y a des résolutions qui ont été passées antérieurement pour nos firmes de professionnels. C'est sûr que la Ville travaille en étroite collaboration avec le Ministère et avec les contribuables, et je ne pourrais pas répondre, je ne veux pas induire personne en erreur ce soir, mais je vais m'informer demain matin à savoir si effectivement dans le passé, s'il y a eu une résolution pour appuyer le projet qu'on mentionne ce soir ici.

925 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Donc, demain après-midi, vous serez en mesure de nous donner cette information-là, Monsieur Berger?

930 **M. PHILIPPE BERGER :**

Aucun problème.

935 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Berger.

940 Votre seconde question, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

945 Oui. Ma deuxième question était en parallèle avec la première, c'était : est-ce que le Conseil municipal de la Ville de Chandler s'appuie sur une résolution tenue le 3 février 1998 qui disait que le Conseil municipal appuyait le projet de réaménagement de la route 132, en autant que le tracé demeurerait dans le corridor actuel, allant des réparations de la baie Saint-Hubert jusqu'à la sortie ouest de la route Olsen.

950 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gionest, est-ce que vous avez, par hasard, le numéro de la résolution? Ça pourrait peut-être être plus facile pour monsieur Berger de retrouver...

955 **M. LUC GIONEST :**

Non, je n'ai pas le numéro de la résolution, mais je peux la retracer.

960 **LE PRÉSIDENT :**

Non, bien écoutez, de toute façon, monsieur Berger va sûrement la retracer facilement. Donc, vous mentionnez que c'est en 1998, cette résolution?

965 **M. LUC GIONEST :**

Oui, en février 98, ça a été adopté par le Conseil municipal de la Ville, du village de Pabos Mills à l'époque.

970 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est une résolution de la municipalité de Pabos Mills en 98.

M. PHILIPPE BERGER :

975

Le 3 février...

M. LUC GIONEST :

980

98. C'est une séance extraordinaire, je crois, qui a été tenue à Pabos Mills.

M. PHILIPPE BERGER :

Ah, ce n'est pas la Ville de Chandler.

985

M. LUC GIONEST :

Non, non.

990 **M. PHILIPPE BERGER :**

En 98, ce n'est pas la Ville de Chandler. Parce que la fusion a eu lieu en novembre 2001, c'est l'ancienne municipalité de Pabos Mills qui a passé la résolution. Je sais qu'en 98, dans ces années-là, ils ont fait le petit tronçon de la baie Saint-Hubert, dont nous nous connectons présentement sur, à la baie Saint-Hubert avec la phase 2B.

995

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est possible, Monsieur Berger, à ce moment-là, peut-être de ressortir la résolution et de vous informer auprès des personnes, là, si le secrétaire trésorier de l'époque, s'il

1000

travaille présentement pour la Ville de Chandler, donc peut-être il pourrait nous indiquer, vous indiquer, par ailleurs, l'objet de cette résolution-là et c'était dans quelle optique que la résolution avait été adoptée à l'époque par le Conseil de la municipalité de Pabos Mills.

1005 **M. PHILIPPE BERGER :**

C'est sûr, Monsieur Lafond, que monsieur Cyr est directeur financier à la Ville de Chandler présentement, il est en congé de maladie. Même si l'ancienne municipalité a passé une résolution en 98, d'après moi la résolution devient caduque présentement étant donné la fusion des cinq secteurs. Et par après, je vais m'informer aussi si la Ville de Chandler, depuis la fusion de 2001, s'il y a d'autres résolutions pour appuyer le projet mentionné ce soir.

LE PRÉSIDENT :

1015 En fait, c'est ça. Madame Durand vient de me passer la résolution en question. Effectivement, c'est une session ordinaire tenue le 3 février 98 à laquelle sont présents, bon, le maire suppléant Hermel Cormier, ses conseillers Réjean Chouinard, Pierre Duguay, Gérald Wagner, Brian Hunt et Gratien Grenier, formant quorum sous la présidence du maire suppléant. Donc, il était question à ce moment-là de la reconstruction de la route 132 et la résolution se lit

1020 comme suit :

« Sur proposition dûment appuyée, il est résolu à l'unanimité que la Municipalité de Pabos Mills accepte la proposition du ministère des Transports dans une lettre du 21 janvier dernier, dans la mesure où la partie de la route 132 actuelle que le ministère des Transports relèguera à la Municipalité lui soit remise dans un état à la satisfaction de la Municipalité. Aussi, considérant que le tracé corrigé emprunterait une partie du corridor de la route 132 actuel entre la route Olsen (entrée ouest), et les travaux réalisés en 97 par votre Ministère (Baie Saint-Hubert) où des services municipaux sont existants, la Municipalité serait disposée à assumer la maîtrise d'oeuvre de la préparation du projet, en conformité avec son Plan d'urbanisme, les exigences du Ministère et les attentes de la population. De plus, la Municipalité de Pabos Mills assure le ministère des Transports du Québec de son entière collaboration dans le dossier et se réjouit de la célérité dont faire preuve monsieur le Ministre à corriger les points noirs de la route 132. »

1035 Et c'est marqué : *Vraie copie conforme*

Raymond Cyr, secrétaire trésorier.

Maintenant, Monsieur Bérubé, je vais aller vous voir parce que, évidemment, ce projet-là en 98, est-ce qu'il est bien différent de celui qui est proposé aujourd'hui?

1040 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

1045 Seulement un mot pour vous préciser, si vous me le permettez, ces résolutions-là sont
contenues dans l'annexe 8 de l'Étude d'impact déposée dans le document principal. Les deux
résolutions, en fait celle adoptée par la Municipalité de Pabos Mills dont vous venez de faire la
lecture, et une autre qui a été adoptée par la Municipalité de Newport dans la MRC de Pabos à
l'époque, qui date du 3 mars également. Alors, les deux se retrouvent dans le document en
question.

1050 Maintenant, à savoir en 98, le tracé qui a été discuté, il faudrait fouiller un peu dans les
archives. À ma connaissance, pour avoir travaillé sur le dossier depuis ces années-là, 98
exactement, je pense que le tracé est sensiblement resté le même. Je ne peux pas vous le
garantir, toutefois je pourrais peut-être le vérifier en fouillant dans les archives.

1055

LE PRÉSIDENT :

 Bon. Est-ce que c'est possible de le vérifier? Et on peut s'attendre à avoir une réponse à
cette vérification-là dans un délai de?

1060

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1065 Comme vous pouvez vous en douter, on est loin des archives, mais quoi qu'il advienne,
demain matin, on va essayer d'obtenir... en tout cas, je vais recontacter des gens qui travaillaient
sur le dossier, j'essaierai pour demain après-midi, peut-être, s'il y a une séance, comme on s'y
attend.

LE PRÉSIDENT :

1070 Si c'est possible, sinon donc ça pourra aller dans les prochains jours par écrit, évidemment.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1075 C'est sûr qu'il s'agit de documents de travail qui ont été présentés, j'ai des chances de le
retrouver, toutefois c'est des documents de travail qui datent de 98, c'est quand même dix ans,
c'est peut-être pas évident.

LE PRÉSIDENT :

1080

O.K.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1085 Mais à ma connaissance, le tracé a pas mal toujours été sensiblement le même.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Bérubé.

1090

Je vais retourner à vous, Monsieur Berger. Oui, allez-y, je vous écoute.

M. PHILIPPE BERGER :

1095

Étant donné que vous avez en main la résolution, est-ce qu'il faut que je vous produise une copie de la résolution?

LE PRÉSIDENT :

1100

Non, ce n'est pas nécessaire. Et d'ailleurs, elle se retrouve dans l'étude d'impact, Monsieur Gionest.

M. PHILIPPE BERGER :

1105

C'est ça, oui, sur le site.

LE PRÉSIDENT :

1110

O.K. Par contre, ce que j'aimerais peut-être que vous fassiez, Monsieur Berger, peut-être vous informer auprès des autorités municipales ou auprès du maire à savoir si la Ville de Chandler entend donner son aval par résolution au projet proposé par le ministère des Transports.

1115

M. PHILIPPE BERGER :

Oui, sans faute.

LE PRÉSIDENT :

1120

Parfait.

M. LUC GIONEST :

1125

C'était mes deux premières questions, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

1130

Merci beaucoup, Monsieur Gionest. Maintenant, monsieur Guy Lantin, s'il vous plaît.

Bonsoir, Monsieur Lantin.

M. GUY LANTIN :

1135 Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir tout le monde. Excusez-moi, mais le 12 mai dernier, je n'étais pas à la réunion qui a eu lieu, je pense, à Chandler, sinon à soir, bien j'aurais déposé une requête. Je vais parler pour les gens de mon secteur à moi, là, dans la route Olsen. Déjà là, moi, j'ai deux blocs d'appartements sur la 132, je paie pas mal cher de taxes, comme c'est là, puis déjà là, le déneigement l'hiver, là, c'est pas à tout casser. Ça fait que moi, qu'est-ce qui va arriver avec
1140 moi si vous passez la 132 en arrière où est-ce que vous voulez la passer? Ça fait que là, mes blocs d'appartements, ils vont perdre de la valeur puis mes taxes vont augmenter. C'est un genre de yo-yo cette affaire-là.

LE PRÉSIDENT :

1145 Écoutez, c'est...

M. GUY LANTIN :

1150 Puis — excusez-moi, Monsieur le Président — puis en 98, mon chum qui vient de parler, il a parfaitement raison, mon père était vivant dans le temps, aujourd'hui il est décédé, la route 132, on avait voté, les gens du secteur centre, de Pabos Mills, pour passer la route en faveur de la même route qui existe à l'heure actuelle, jusqu'à l'autre bord de la route Olsen. Ils avaient fait deux, trois tracés là qui contournaient la 132 à l'heure actuelle, qui auraient parti par le lac Blanc. En 98,
1155 ça, il a raison, mon chum, je me rappelle de ça comme si c'était hier.

LE PRÉSIDENT :

1160 Et votre question, Monsieur Lantin, est?

M. GUY LANTIN :

1165 Ma question à moi... je n'ai pas de question à poser, je voulais juste vous dire que je suis pas content qu'ils passeraient la route en bas là.

LE PRÉSIDENT :

1170 Bon. Écoutez...

M. GUY LANTIN :

1175 Par rapport que même les résidants de Pabos Mills, tu sais, on n'a pas d'ouvrage par chez nous, puis les maisons ça vaut presque rien. Ça fait qu'imaginez-vous, puis vous nous mettez aux rancarts.

LE PRÉSIDENT :

1180 Mais Monsieur Lantin, écoutez, je vous l'ai très, très bien expliqué au début lorsque j'ai fait ma présentation. Ce soir, on est ici pour s'informer sur le projet puis pour poser des questions. Votre opinion, ça va me faire plaisir de l'entendre le 15 octobre prochain.

M. GUY LANTIN :

1185 O.K.

LE PRÉSIDENT :

1190 Maintenant, en fait, vous aviez une question qui était la suivante : nous sommes mal déneigés sur la route Olsen à l'heure actuelle — c'est ça que vous me dites?

M. GUY LANTIN :

1195 Oui. À l'heure actuelle, oui, c'est épouvantable.

LE PRÉSIDENT :

1200 O.K. Et maintenant, je vais aller voir monsieur Berger pour savoir, bon, est-ce que la Ville de Chandler déneige mal sa route Olsen?

M. PHILIPPE BERGER :

1205 Première nouvelle pour moi parce que nous avons les équipements qu'il faut pour déneiger adéquatement, il me semblait, adéquatement chaque route secondaire, nos rues, parce que si les routes étaient mal ouvertes, bien à ce moment-là on aurait des plaintes à profusion à la Ville, puis de la route Olsen, nous n'avons eu aucune plainte l'hiver passé.

LE PRÉSIDENT :

1210 Vous n'en avez pas eu du tout.

M. PHILIPPE BERGER :

1215 Non.

LE PRÉSIDENT :

Aucune plainte? Ils sont situés où exactement vos deux blocs appartements?

1220 **M. GUY LANTIN :**

Un à l'intersection de la route Olsen, l'autre sur la 132.

1225 **LE PRÉSIDENT :**

Bon. Est-ce que c'est possible d'avoir la figure de la route Olsen quelque part?

M. GUY LANTIN :

1230 De la route Olsen?

LE PRÉSIDENT :

Côté est ou ouest?

1235

M. GUY LANTIN :

Oui. Bien, en plein centre à peu près sur la 132. En plein centre de la route Olsen... en plein centre de la route Olsen où est-ce qu'elle sort, où est-ce qu'elle débouche à l'autre bout, là.

1240

M. PHILIPPE BERGER :

Sur le plan ici, là, vous allez le voir.

LE PRÉSIDENT :

1245

O.K., est-ce que vous êtes capable de situer exactement vos deux blocs, Monsieur Lantin? Si vous voulez vous approcher avec le micro, là.

M. PHILIPPE BERGER :

1250

On le voit très bien d'ici, là.

M. GUY LANTIN :

1255

En passant, Monsieur le Président, excusez-moi, juste ma femme, elle a appelé cinq fois cet hiver pour déneiger la route.

J'en ai deux là puis là, il y en a un qui est presque fermé. Il est fermé, je le fais débâter. L'autre au côté est parfait, puis j'ai celui-là qui est là. Puis j'en ai un autre en arrière là, mais c'est la route secondaire.

1260

LE PRÉSIDENT :

1265 O.K. Donc, il est situé à l'intersection de la route... un à l'intersection de la route Olsen et de la 132.

M. GUY LANTIN :

1270 Celui-là qui est là, oui.

LE PRÉSIDENT :

Et l'autre est exactement sur la route 132, c'est ça?

1275 **M. GUY LANTIN :**

Oui, oui, l'autre est là, sur la route 132, oui.

LE PRÉSIDENT :

1280 O.K.

M. GUY LANTIN :

1285 Ça fait que si le ministère des Transports veut les acheter avant qu'ils passent le chemin, je vais les vendre. Ils sont à vendre. Parce qu'ils ne seront plus payants pour moi bien, bien, là, tu sais. Le prix que je les ai payés avec le prix qu'ils vont valoir après que vous ayez passé le chemin je ne sais pas où, là... En tout cas.

1290 **LE PRÉSIDENT :**

1295 Mais j'aimerais savoir pourquoi que vous croyez qu'ils vont perdre de la valeur si la route passe ailleurs, parce qu'à ce moment-là, ils vont avoir, en fait, selon l'explication du ministère des Transports, il semblerait qu'il va y avoir moins de bruit dans ce coin-là, donc je présume que les résidants vont bénéficier d'une plus grande quiétude. J'ai de la misère à comprendre votre assertion à savoir que ça va perdre de la valeur.

M. GUY LANTIN :

1300 Excusez-moi, Monsieur Lafond, mais nous autres, les résidants de Pabos Mills qu'on reste dans ce bout-là, moi, j'ai venu au monde là, là. Tous les résidants de mon coin, c'est tout du monde qui a venu au monde sur la 132. Ça fait tous 50, 75 ans qu'on reste là. Ça fait que c'est pas aujourd'hui que le bruit nous dérange. Il nous aurait dérangés bien avant aujourd'hui, là. Ça fait que le chemin, moi, qu'il passe haut ou qu'il passe pas pantoute, ça me dérange vraiment pas, là.
1305 J'aime aussi bien qu'ils n'en passent pas de chemin en bas là, tant qu'à en passer un là, là. Tant qu'à avoir tous mes immobiliers de même... Déjà, sur la 132, qu'ils valent à peine de l'argent parce qu'il y a même pas un dépanneur dans mon coin... Il y en a un, c'est mon chum qui vient de parler

qui a un dépanneur, puis vous allez le mettre à... je vais dire comme le gars, j'appelle ça, tu sais, à l'égard de la 132, il ne sera plus sur la 132 lui non plus, là.

1310

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lantin, encore une fois, je vous rappelle un petit peu à l'ordre, là.

1315

M. GUY LANTIN :

O.K., excusez-moi.

LE PRÉSIDENT :

1320

Parce que votre opinion, je vais l'écouter avec plaisir le 15 octobre.

M. GUY LANTIN :

1325

O.K.

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, est-ce que vous avez une autre question?

1330

M. GUY LANTIN :

Non, des questions, j'en ai pas.

LE PRÉSIDENT :

1335

Parfait, je vous remercie, Monsieur Lantin.

M. GUY LANTIN :

1340

C'est moi qui vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, Monsieur Armand Blais s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Blais.

1345

M. ARMAND BLAIS :

Bonsoir, Monsieur le Président. Bonsoir tout le monde. Moi, c'est pas une question qui va être longue parce que nous sommes copropriétaires du 1, route 132, nous autres, on va être expropriés prochainement, la dernière nouvelle qu'ils nous ont donnée, à 100 %. D'après ce que je

1350

peux voir, le laps de temps qu'ils donnent, vous parlez tout à l'heure d'un 90 jours ou d'un 60 jours additionnels avant que les décisions soient prises?

LE PRÉSIDENT :

1355

Oh, ça peut être plus long. Écoutez, dans le fond, là, ce que j'ai expliqué tantôt, la Commission que je préside présentement a quatre mois pour déposer son rapport à la Ministre. Suite à ça, la Ministre a 60 jours pour le rendre public.

1360

M. ARMAND BLAIS :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

1365

Maintenant, la décision du Conseil des ministres, à savoir s'ils vont autoriser ou non le projet et à quelles conditions, parce que ça se peut qu'ils l'autorisent, ça se peut qu'ils l'autorisent avec des conditions et ça se peut qu'ils le refusent également, et ça, ça dépend toujours de la recommandation que la ministre du Développement durable va donner à ses collègues, mais je ne peux pas présumer de la période à laquelle ça va se faire. Ça peut lui prendre six mois comme ça peut lui prendre trois ans, donc on ne sait pas d'avance.

1370

Nous, ce qu'on sait, la seule chose qu'on est certain, c'est que notre rapport est déposé dans quatre mois et elle, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, a six mois pour le rendre public. Mais après ça, la décision pour elle de le présenter — 60 jours, pardon, pas six mois, mais 60 jours, je m'excuse. On est en mois puis en jours, des fois c'est un petit peu compliqué, mais elle a la latitude requise pour faire savoir au Conseil des ministres sa décision, en fait, ses recommandations. Donc, ça peut prendre encore là quelques mois comme ça peut prendre un an ou deux ou trois, là, je ne saurais dire, et ce n'est pas moi qui décide, mais c'est bien elle qui décide.

1375

1380

M. ARMAND BLAIS :

Advenant l'acceptation du projet, il y a-tu quelqu'un qui pourrait me répondre combien de temps qu'ils nous donnent après ça, les personnes, les personnes ou les responsables des propriétés qui vont être expropriées, il y a-tu quelqu'un qui peut nous donner une réponse là-dessus? Quel délai qu'ils donnent?

1385

LE PRÉSIDENT :

1390

D'accord. Je vais aller voir...

M. ARMAND BLAIS :

1395 Le restant, là, si on n'est pas exproprié tout de suite, c'est pas un problème, on se casse pas la tête.

LE PRÉSIDENT :

1400 Oui. D'accord, je vais aller voir du côté un peu du ministère des Transports avec monsieur Bérubé.

1405 En fait, Monsieur Bérubé, bon, supposons qu'à un moment donné le Conseil des ministres autoriserait le projet, il n'est pas encore autorisé, autoriserait le projet avec certaines conditions ou sans condition, maintenant le processus chez vous pour en arriver à réaliser votre projet et à procéder, finalement, aux acquisitions, c'est quoi les délais qui pourraient être entrepris?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1410 Si on parle de délai en termes d'acquisition, là, en supposant, comme vous le dites, que tout est autorisé tel quel, mettons, pour faire...

1415 **LE PRÉSIDENT :**

1420 Mais si on fait une espèce d'échéancier : vous obtenez l'autorisation; maintenant, à partir de l'autorisation, le jour 1 pour vous c'est quoi? Et, bon, en termes d'échéancier, qu'est-ce que vous faites? Bon, vous allez en préparation probablement des plans et devis définitifs, ce qui demande un certain temps, mais est-ce que vous enclenchez à ce moment-là toute la procédure d'acquisition dès que vous recevez l'autorisation gouvernementale ou ça va plus loin?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1425 Écoutez, dans un premier temps, avant d'enclencher ce processus-là, il y a beaucoup d'étapes à franchir.

LE PRÉSIDENT :

1430 Mais c'est ça qu'on voulait... c'est ça que monsieur veut savoir, finalement.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1435 Oui, c'est ça, mais écoutez, je vais vous le résumer.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1440 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

En gros, il y a des études préparatoires à faire, on parle d'études hydrauliques, il y a un pont, entre autres, dans le dossier, il y a des ruisseaux, il y a du drainage à designer, donc ça me prend une analyse hydrologique du secteur, des études hydrauliques. En plus de ça, ça me prend des études pédologiques, les sols, qu'est-ce qu'on va rencontrer, tout ça. Ça, ces études-là, ça prend un certain temps, on parle de six, huit mois, un an même dans certains cas, à réaliser.

Après ça, j'ai des relevés complémentaires à faire, dépendamment de ce qui sortira aussi des audiences. Il y a peut-être des plantes rares à rechercher, des choses... je donne ça à titre d'exemple, on ne croit pas qu'il y en a, en passant.

1450 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1455

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Mais ces relevés complémentaires là doivent être faits. Il y a un avant-projet définitif qui doit être fait. Ce que vous avez sous les yeux présentement, ce qui est affiché, ce qu'on présente, c'est un avant-projet préliminaire, ce qui fait que c'est un tracé qui est assez avancé pour discuter, mais on n'est pas encore à l'étape des plans et devis finaux, il y a encore des avant-projets définitifs à préparer, préliminaires et des plans et devis finaux.

Ça, on peut parler facilement d'un an et demi à deux ans et demi, dépendamment de ce qu'on va rencontrer. On parlait d'études hydrauliques, de sols, et cetera, puis...

1465 **M. ARMAND BLAIS :**

Excusez-moi, mais ça ne répond pas pantoute à ma question.

1470 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Non, mais je vais accélérer, je vais simplifier. Regardez, toutes les...

1475

M. ARMAND BLAIS :

Ma question, moi, que je demande : après que c'est décidé, là.

1480 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Oui.

M. ARMAND BLAIS :

1485

O.K., on va dire aujourd'hui, là, c'est accepté, le projet commence demain.

LE PRÉSIDENT :

1490

Monsieur, oui, oui. Un instant, on se calme, vous ne parlez pas à monsieur Bérubé, vous vous adressez toujours à moi, d'accord?

M. ARMAND BLAIS :

1495

Bien, c'est ça, mais c'est parce qu'il ne répond pas à ce que j'ai demandé.

LE PRÉSIDENT :

1500

Non, non, mais c'est parce que laissez-le terminer. Il explique toute la démarche qui doit se faire immédiatement après qu'il ait reçu l'autorisation. Donc, dans un premier temps, il y a une démarche au niveau des études...

1505

M. ARMAND BLAIS :

1510

Je comprends, Monsieur le Président, mais on va dire, moi, ce que je demande, c'est la seule chose, là : advenant aujourd'hui que vous avez un projet qui commence, tu sais, puis il y a des maisons à exproprier, c'est ça que je veux savoir, c'est juste ça, moi. J'ai pas besoin de savoir la longueur que ça va durer.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1515

J'y viens, j'y viens, j'y viens.

LE PRÉSIDENT :

1520

O.K., d'accord.

M. ARMAND BLAIS :

C'est juste ça.

1525

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Je suis rendu.

LE PRÉSIDENT :

1530

Oui, allez-y.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1535

Lorsque j'ai les plans et devis, à ce moment-là je prépare un plan d'emprise et je rencontre ensuite les propriétaires qui sont touchés. Je sais maintenant exactement qui je touche, de quelle superficie je touche. À ce moment-là, nos évaluateurs vont rencontrer chacun des propriétaires touchés. On en a ciblé de façon préliminaire, dont monsieur, mais là on sait exactement de quoi on a besoin comme emprise. On rencontre les propriétaires puis c'est un processus de négociation qui s'enclenche, qui peut durer, en général, au maximum deux ans, mais que s'il se fait de gré à gré, qui peut être extrêmement rapide. Ça peut être même en dedans de six mois, s'il y a une entente rapidement, si... bon.

1540

LE PRÉSIDENT :

1545

Donc, en supposant qu'il y ait une entente rapidement, compte tenu de tout ce que ça requiert en aval, ça veut dire qu'on peut parler environ de deux ans et demi à trois ans avant qu'il puisse y avoir une entente, là, ou une négociation avec monsieur, c'est ça?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1550

Grosso modo, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1555

Donc, environ trois ans.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1560

Oui.

M. ARMAND BLAIS :

Je vous remercie beaucoup, c'était juste ça que je voulais savoir.

1565

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci. Mais c'est parce que des fois, vous comprenez qu'il faut avoir un peu d'explications aussi en amont.

1570

Monsieur Luc Gionest.

M. LUC GIONEST :

Monsieur Lafond.

1575

LE PRÉSIDENT :

Rebonjour, Monsieur Gionest.

1580

M. LUC GIONEST :

Mes deux autres questions vont porter sur le volet végétation environnementale, environnement au niveau de la végétation. Il y a une problématique à ce niveau-là par la déforestation puis j'ai lu d'après l'étude d'impact, d'après l'étude d'impact, là, il va y avoir de la pelouse de posée puis des petits arrangements, mais est-ce que c'est la seule mesure que le ministère des Transports entend prendre pour parer à cette grande partie de déforestation là qu'il va y avoir?

1585

LE PRÉSIDENT :

1590

D'accord. Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez bien saisi la question de monsieur Gionest, à savoir quelles sont les mesures d'atténuation qui seront mises de l'avant en regard du déboisement qui est requis pour votre projet?

1595

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui. Bien, en fait, on parle d'une quarantaine d'hectares de forêt qui devra être détruite, si on peut dire. Au niveau des aménagements paysagers, c'est... en tout cas ce qu'on a montré sur les simulations, ça donne une idée. Comme je disais tout à l'heure, on n'est pas aux plans et devis, même pas préliminaires, alors on est loin des définitifs. Tout ça pour vous dire que lorsque le Ministère fait des projets, la prochaine étape, advenant le cas où le tracé est autorisé, on procède à ces plans-là, puis ces plans-là se font en concertation avec les municipalités concernées. Les autorités municipales sont rencontrées, à mesure qu'on fait des points, on appelle ça des points de contrôle au niveau de l'avancement du projet. Avant d'arriver à un projet définitif, il y a six points de contrôle, on en a un de fait à l'heure actuelle, les cinq autres se font en collaboration, si on peut dire, avec la municipalité, avec les autorités municipales.

1600

1605

Le projet comme tel, les aménagements qui vont être prévus vont être approuvés par la Ville. Qu'est-ce que ça va être exactement? Je ne peux pas vous le dire à l'heure où on se parle, sauf que c'est certain qu'il va y avoir, il va y en avoir, des aménagements. On le voit sur les projets voisins qu'on a faits, ça vous donne une idée. Ça ne sera pas nécessairement moins, mais ça ne sera pas nécessairement plus non plus, ça va être l'ordre de grandeur.

1610

M. LUC GIONEST :

1615

O.K.

LE PRÉSIDENT :

1620

Attendez un instant, je vais quand même poser une petite question moi aussi.

Donc, vous parlez que vous êtes rendus à un premier point de contrôle, quels sont les cinq autres points de contrôle? C'est ça qui m'intéresse.

1625

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Bien, il y a l'avant-projet préliminaire, après ça il y a l'avant-projet définitif...

1630

Vas-y, Charles. Si vous voulez, je vais demander à l'ingénieur chargé de projet de vous les énumérer. Moi, mon rôle, en toute humilité, s'arrête au point de contrôle 1.

LE PRÉSIDENT :

Je comprends, Monsieur Bérubé, et je vous écoute, Monsieur Blais.

1635

M. CHARLES H. BLAIS :

1640

Alors, ce n'est pas compliqué. On a un avant-projet préliminaire, O.K.? Après, un avant-projet définitif où est-ce qu'on détermine vraiment qu'est-ce qu'on a besoin comme corridor. Ensuite, on passe aux plans et devis préliminaires, O.K., qui doivent faire l'objet aussi d'un point de contrôle pour faire une validation de ce qui a été préparé par l'ingénieur. Ensuite, on passe à l'étape plans et devis définitifs où tous les documents sont rassemblés pour pouvoir aller au point de contrôle 5, en appel d'offres.

1645

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce qu'il est envisagé de reboiser les tronçons qui vont être délaissés?

1650

M. CHARLES H. BLAIS :

Je vais laisser la parole à monsieur Bérubé, si vous permettez.

LE PRÉSIDENT :

1655

D'accord. Oui, Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1660 Bon. Les tronçons qui ne seront pas conservés vont être naturalisés... je cherche toujours le verbe. En fait, c'est ça qui est prévu à l'heure actuelle. Les tronçons qui vont être conservés, évidemment, seront conservés. Il n'y a pas plus d'intervention, il va y avoir des plantations...

LE PRÉSIDENT :

1665 O.K. Mais quand vous parlez de renaturaliser, à ce moment-là ça implique exactement quoi? Quel type d'essences ou est-ce que c'est seulement du petit feuillu ou encore c'est d'autre chose?

1670

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1675 Non. Habituellement, on va reboiser selon ce qu'il y a dans le milieu, on n'ira pas avec des espèces autres qu'indigènes, habituellement. Comme je disais tout à l'heure, il peut arriver qu'on ait des plantations d'érables ou des plantations d'arbres qui ne sont pas nécessairement indigènes au secteur ou tout ça, lorsqu'on parle d'aménagement paysager. Si la Ville de Chandler, par exemple dans le milieu plus urbanisé, me demande des choses plus pointues, on va abonder dans ce sens-là dans la mesure du raisonnable. Mais ça s'arrête là, normalement, le reboisement qu'on fait. On va renaturaliser les secteurs qui sont abandonnés, si on peut dire. Pour ce qui est du reste, 1680 on considère que 40 hectares de boisé, c'est sûr que ce n'est pas rien, mais on pense que c'est acceptable compte tenu de...

LE PRÉSIDENT :

1685 O.K., et ça peut représenter, ce qui va être délaissé, combien d'hectares ou encore si on y va en termes de kilomètres, là, ça peut représenter quelle distance de la route qui va être délaissée, qui ne sera plus utilisée, là? En fait, du tronçon actuel, il y en a une partie qu'on sait qui va être non utilisée par la suite, et à ce moment-là...

1690 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

C'est peu, en fait, ce qui est abandonné complètement puis qui va être renaturalisé, c'est quelque chose comme 300 mètres...

1695 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, pas plus que ça.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1700

Sur une assiette de peut-être 20 mètres à l'heure actuelle, ça fait que...

LE PRÉSIDENT :

1705 O.K., pas plus que 300 mètres sur le tronçon global?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1710 Exact. Tout le reste est conservé.

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Blais?

M. CHARLES H. BLAIS :

1715 Si vous le permettez, Monsieur le Président, j'aimerais porter à votre attention des travaux qu'on a réalisés l'an passé à l'approche du pont de la rivière Grand Pabos ouest, on a effectivement travaillé cette année, ce printemps, pour une renaturalisation. On avait un secteur qui est en milieu humide qu'on a restauré. On a effectué également de la plantation arbustive, ça fait que ça peut donner une bonne idée aux gens.

LE PRÉSIDENT :

1720 Et tout ça s'est fait en accord, évidemment, avec la Ville de Chandler?

M. CHARLES H. BLAIS :

1730 En accord avec la Ville de Chandler et en collaboration aussi avec les autorisations du ministère de l'Environnement.

LE PRÉSIDENT :

1735 Parfait. Maintenant, Monsieur Berger, est-ce qu'au niveau de la Ville de Chandler il y a des attentes spécifiques par rapport aux types d'arbres qui pourraient être replantés?

M. PHILIPPE BERGER :

1740 On attend toujours les propositions à chaque contrat, nous autres. Ils nous proposent de la végétation puis habituellement, ce que le Ministère et notre firme d'ingénieurs-conseils nous proposent, habituellement ça cadre toujours dans la nature parce qu'on n'ira jamais à l'encontre de la plantation, qu'est-ce qui existe présentement, on va toujours aller avec l'accord du Ministère et de notre firme. Parce qu'en botanique, je pense que le Ministère a beaucoup plus de spécialistes que nous autres à la Ville.

1745 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Puis au niveau de la MRC, est-ce que dans le schéma d'aménagement il y a des choses qui peuvent inciter ou ne pas inciter à reboiser tel type d'arbre plutôt que d'autres?

1750 **M. FÉLIX CARON :**

Non, on n'a pas de données particulières pour imposer au Ministère les différentes espèces à planter. À la MRC, on a un règlement de contrôle intérimaire qui s'applique sur l'abattage d'arbres en forêt privée, mais il y a des exceptions qui sont faites, là, construction de nouvelles rues, donc ça ne s'applique pas.

1755

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci Monsieur Caron.

1760

Monsieur Gionest, votre seconde question?

M. LUC GIONEST :

O.K., ma seconde question, ça va être aussi au niveau du domaine forestier puis ça, là. Compte tenu, bien c'est aussi avec le fait qu'on relègue un peu le quartier ouest de Pabos Mills à un quartier résidentiel, parce que c'est ça que je lis entre les lignes de l'étude, là, est-ce que les dommages qui sont faits à l'environnement dans le nouveau tracé, est-ce qu'il va y avoir, si bien sûr ce projet-là passe, parce que moi je ne suis pas d'accord avec ça, là, mais si ça passe, ça, là, que le quartier résidentiel de Pabos Mills, secteur ouest, là, soit l'objet d'une plantation puis d'un arrangement qui en fait un semblant de quartier résidentiel, là, est-ce qu'il va y avoir quelque chose de spécifique, là, dans ce but-là, pour compenser la perte de tout cet environnement-là?

1770

LE PRÉSIDENT :

1775

Donc, Monsieur Bérubé, vous comprenez très bien la question?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1780

Oui.

LE PRÉSIDENT :

On vous écoute.

1785

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Mais écoutez, si je comprends bien, on parle entre la route Albert et l'extrémité, si on veut, du projet du côté ouest?

1790

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1795 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Cette partie-là, il y a déjà, on parlait d'un secteur périurbain en quelque sorte, ça veut dire qu'il va y avoir du drainage fermé sur une moitié de la route, là, on parlait du côté de l'intérieur des terres, il y aura un trottoir...

1800 **M. LUC GIONEST :**

Non, non, je m'excuse. Là, ce que je vous parle, c'est le quartier, le secteur ouest de Pabos Mills, là. Parce que le secteur ouest de Pabos Mills, il va être enclavé, là.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

Celui qui part de la route de l'Anse-aux-Canards...

M. LUC GIONEST :

1810

De l'Anse-aux-Canards à l'autre route...

LE PRÉSIDENT :

1815

... à la route de l'Église, c'est ça?

M. LUC GIONEST :

Oui.

1820

LE PRÉSIDENT :

Celui qui va être enclavé part de la route de l'Anse-aux-Canards puis va terminer à la route de l'Église.

1825

M. LUC GIONEST :

Exactement.

1830

LE PRÉSIDENT :

Bon. Donc, vous comprenez que c'est bien ce secteur-là, là.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1835

Oui. Écoutez, nous, ce qu'on fait dans ces cas-là, comme on le disait, c'est un secteur de la route 132 qui va être... dont la gestion va être déléguée, retournée, si on peut dire, à la Ville de Chandler.

1840

Avant de remettre la route comme telle, on va l'ajuster aux besoins du milieu, c'est-à-dire que s'il y a besoin d'un pavage avant la remise, en fait on la remet en état. S'il y a des problèmes de drainage, s'il y a des problèmes de surface de roulement, ces choses-là, on va le remettre en bon état avant de le remettre à la Ville.

1845

Si la Ville décide, pour des raisons X, que les aménagements — exemple des largeurs d'accotement — je vous donne un exemple, par exemple s'il y avait un secteur où est-ce qu'il y aurait eu trois voies, la Ville aurait pu décider, compte tenu du fait que ça va prendre une vocation très locale, qu'un deux voies était plus adapter... bon. À ce moment-là, on ramène la route à deux voies.

1850

Dans ce cas-là, écoutez, il n'y a pas eu de discussion avec la Ville encore. Moi, je ne vois pas d'aménagement particulier vite comme ça, pour être honnête, sauf que ce n'est pas fermé, la porte. S'il y a des besoins, il y a toujours une possibilité, avant la remise, de discuter avec la Ville.

1855

LE PRÉSIDENT :

Parce que si je comprends bien, la question de monsieur Gionest c'était à savoir, bon, la partie qui va être déboisée, est-ce qu'il va y avoir des compensations...

1860

M. LUC GIONEST :

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

1865

... qui vont être appliquées par le ministère des Transports sur cette partie du village de Pabos Mills, enfin de l'ex-municipalité de Pabos Mills, entre la route de l'Anse-aux-Canards et la route de l'Église, est-ce qu'il pourrait y avoir des compensation en vertu d'un reboisement, compte tenu qu'il va y avoir eu un déboisement antérieurement pour la nouvelle route, pour le nouveau tronçon que vous suggérez?

1870

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1875

Bien, en fait, écoutez. C'est parce qu'on associe deux choses qui, pour nous, ne sont pas nécessairement associées. Primo, on n'accorde pas de compensation pour la période, pour la partie où est-ce qu'on déboise. On va compenser les propriétaires qu'on va acheter ces propriétés-là, mais on ne donnera pas de compensation à la Ville ou à qui que ce soit pour le fait qu'on ait enlevé ces arbres-là.

1880 On considère que 40 hectares dans le milieu d'une forêt gaspésienne ou québécoise c'est peu. Il n'y a pas lieu, puis ce n'est pas une rareté, on n'a pas de plante rare, il n'y a pas... bon. Ce qui fait qu'on ne compense pas à ce niveau-là comme tel. On va reboiser, je vous ai parlé tout à l'heure d'un 300 mètres à peu près. En plus de ça, à toutes les intersections qu'on voit sur le plan, les réaménagements d'intersections, il va y avoir de l'aménagement là aussi pour revégétaliser

1885 puis donner un caractère plus marqué aux intersections puis mieux les définir pour plus de sécurité.

Le dernier volet dont vous me parlez, je l'ai abordé tout à l'heure, au niveau de qu'est-ce qu'on fait exactement dans l'anse en question sur la route comme telle, 132 abandonnée. Ça va se faire en concertation avec la Ville, il n'y a pas d'aménagement précis de prévu à l'heure où on se

1890 parle. Oui, on va repaver si besoin est; oui, on va remettre ça en excellent état à la Ville; non, on ne reconstruira pas au complet, sinon on ferait deux projets au lieu d'un, là. On s'éloigne de la 132 pour l'améliorer aussi au niveau de la structure puis tout ça, on ne refera pas la structure actuelle, sauf qu'on est conscient que la structure actuelle repavée avec un drainage efficace va faire le travail pour le local pour les 50 ou 100 prochaines années. Écoutez, actuellement, elle est sollicitée

1895 comme elle ne le sera jamais dans le futur.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci, Monsieur Bérubé.

1900 Monsieur Berger, est-ce que la Ville a des demandes particulières relativement à la rétrocession de ce tronçon?

M. PHILIPPE BERGER :

1905 Je vais revenir à la première partie de monsieur Gionest concernant les zones résidentielles. C'est sûr que le zonage ne changerait pas, c'est zoné résidentiel, sauf que sur la 132, il y a certaines parties qui sont zonées mixtes, commerciale et résidentielle, et la rétrocession de l'ancienne partie de la future... je ne sais pas si le tracé, si jamais il est accepté, la route 132

1910 puis l'ancienne route de l'Anse-aux-Canards qui va devenir une autre route secondaire, c'est sûr que ce que monsieur Bérubé vient de mentionner, c'est ce qu'on exige du Ministère avant la rétrocession, c'est de l'enrobé bitumineux avec un drainage adéquat. C'est ce qu'il a fait, exemple, comme la route Tardif, lorsqu'on a fermé la sortie ouest de la route Tardif, ça a été rétrocedé à la

1915 Ville avec un enrobé bitumineux puis avec un drainage adéquat.

LE PRÉSIDENT :

1920 La Commission apprécierait, Monsieur Berger, que vous discutiez avec les gens à la Ville, à savoir le directeur général et possiblement aussi les conseillers municipaux et le maire, j'aimerais ça qu'éventuellement, peut-être lors de la seconde partie de l'audience publique, que la Ville vienne nous faire part, à la Commission, des exigences qu'elle entend soumettre au ministère des Transports face à cette rétrocession.

M. PHILIPPE BERGER :

1925

Aucun problème. Je peux peut-être encore, c'est moi qui va être le porte-parole, mais je vais me faire le porte-parole aussi de la décision des membres du Conseil, du maire et du Conseil municipal, les exigences de la Ville. Et les exigences, je peux vous répondre ce soir sur ce que monsieur Bérubé vient de mentionner, nous autres, on n'acceptera jamais un nouveau tracé si l'ancienne route n'a pas un drainage adéquat et un enrobé bitumineux.

1930

LE PRÉSIDENT :

Mais on aimerait...

1935

M. PHILIPPE BERGER :

Mais ça, ça va être par écrit pour la prochaine audience.

1940

LE PRÉSIDENT :

Excellent, Monsieur Berger.

1945

Maintenant, Monsieur Gionest, est-ce que vous avez... pouvez-vous soumettre à la Commission peut-être des idées d'amélioration de l'ancien tronçon?

M. LUC GIONEST :

1950

Je me suis pas penché sur ce problème-là, la seule chose que moi j'ai faite, c'est que j'ai lu l'étude d'impact puis j'en ai fait une analyse puis j'ai vu certaines lacunes que je peux vous faire part, là.

1955

D'abord, l'étude d'impact ne doit-elle pas souligner les côtés positifs, mais aussi négatifs? Puis dans l'étude d'impact, particulièrement, j'ai vu beaucoup de choses positives, mais les éléments négatifs tels comme la perte d'emploi reliée au commerce, ça n'en fait pas partie, la perte de service reliée à la disparition des commerces, ça n'en fait pas partie non plus. On parle d'une politique aussi, la Ville — je voudrais poser une question à monsieur Berger parce qu'il y a seulement monsieur Berger qui le sait, puis peut-être que ça ne touche pas nécessairement à ce que monsieur Berger vient...

1960

LE PRÉSIDENT :

Bien, tantôt, vous viendrez la reposer, cette question-là. Ça, ça va être votre dernière parce qu'il y a encore des gens qui se sont inscrits.

1965

M. LUC GIONEST :

Oui, oui, mais je vais revenir.

1970

LE PRÉSIDENT :

Parfait. D'accord, merci, Monsieur Gionest.

1975

Monsieur Lorenzo Albert, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Albert.

M. LORENZO ALBERT :

1980

Bonsoir Monsieur, bonsoir Madame. Moi, ma question est simple, c'est au sujet du bruit sur le coin de la rue Albert. Je suis le 5, sur le lot 46. Mon 5 sur votre... La route va être changée puis en descendant ces côtes-là, bien le frein Jacob est beaucoup exigé. En montant, l'accélération est demandée, puis ma propriété n'a pas été construite en conséquence du bruit. J'aimerais savoir si ça a été évalué ou ça a été pensé.

1985

LE PRÉSIDENT :

1990

On comprend très bien, Monsieur Albert, votre question, et d'ailleurs ça faisait partie du questionnement de la Commission parce qu'on se demandait à savoir, et d'ailleurs on en a parlé lors de la rencontre préparatoire avec les gens du ministère des Transports, de regarder cet aspect-là précisément parce que dans votre cas, compte tenu que la route va être rapprochée de votre résidence, on... et d'ailleurs, c'est bien indiqué dans l'étude d'impact, qu'il y a une augmentation quand même assez importante du niveau de bruit que vous aurez à subir.

1995

Maintenant, je vais laisser la parole à monsieur Bérubé, à savoir quel est le niveau de bruit que pourrait subir monsieur Albert éventuellement si jamais le projet se réalisait tel que proposé? Dans quelle mesure ce niveau de bruit là augmente, et maintenant quelles sont les mesures d'atténuation que vous avez envisagées?

2000

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Si vous voulez, là-dessus, on va demander à l'ingénieur, un des ingénieurs qui a travaillé sur le dossier, de nous mentionner quelle est la pente exactement pour le futur profil de la chaussée comme telle. Si vous me donnez une minute ou moins, on va vous le dire.

2005

On attend une pente de 5% à cet endroit-là, ce qui n'est pas rien, là, on s'entend que c'est quand même une pente moyenne, là, ce n'est pas la pente la plus forte pour une route nationale, on parle d'une pente de 9 et même 10%. Ce n'est pas les pentes les plus fortes qu'on connaît sur un tracé reconstruit. Sur les tracés actuels, on a des pentes de 12, 13, 14%, mais pour un tracé reconstruit, 5% c'est quand même acceptable.

2010

Au niveau du Jacob comme tel, oui, effectivement c'est possible qu'il soit utilisé, quoiqu'il y a une nouvelle réglementation, supposément, qui est en train d'être développée à ce niveau-là. Mais à l'heure actuelle, il est légal et autorisé en milieu urbain, ce qui fait qu'il est possible qu'ils l'utilisent.

2015 Maintenant, au niveau des impacts sur le niveau sonore, si vous voulez je donnerais la parole à monsieur Caron qui m'accompagne, on a des données à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

2020 Oui, allez-y, Monsieur Caron.

M. MICHEL CARON :

2025 Alors, si on regarde la situation du 5, route Albert — en passant, quand on parle d'impact, c'est la résidence pour laquelle l'impact va être le plus important du projet. Pourquoi? Bien, simplement parce que la circulation se trouve à être rapprochée par rapport à la situation actuelle. Les mesures de bruit qui ont été prises à l'époque parlaient d'un niveau de dBA de 53... à peu près 53 et demi dans ce secteur-là et après la réalisation du projet, le niveau de bruit tournerait autour de 62, d'après les calculs qui ont été présentés jusqu'à présent.

2030

LE PRÉSIDENT :

Donc, une augmentation de 9 dBA.

2035

M. MICHEL CARON :

De 9, de 8 à 9 dBA, oui.

LE PRÉSIDENT :

2040

Maintenant, une augmentation de 9 dBA, ça représente quoi en termes, je ne sais pas, moi, est-ce que ça double ou ça triple ou ça quadruple le niveau de bruit actuel?

M. MICHEL CARON :

2045

Écoutez, c'est difficile de répondre à ça, si ça double ou ça triple, là, parce que le bruit, c'est quelque chose qui est assez quand même subjectif, mais une augmentation de 9 dBA, c'est une augmentation qui est significative, c'est certain. C'est significatif.

2050

LE PRÉSIDENT :

Bon, qui est significative, je vais revenir tantôt et je vais aller voir du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

2055 Est-ce que vous pouvez, au niveau du MDDEP, je pense que vous avez une politique sur le bruit, maintenant est-ce qu'une augmentation de 3 dBA, ça double le niveau de bruit qu'on entendait auparavant?

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

2060 Au Ministère, nous n'avons malheureusement pas encore de politique sur le bruit routier. Nous avons une politique sur les bruits de sources fixes, soit des bruits qui viennent d'usines, par exemple, mais nous n'avons pas de politique sur le bruit routier.

2065 Vous avez parlé d'une augmentation, en fait, de 9 dBA, c'est considéré chez nous comme une augmentation très importante, qui va fort probablement mener à un questionnement supplémentaire auprès du ministère des Transports, à savoir s'il y a possibilité de compensation ou, en tout cas, d'entente avec le propriétaire, compte tenu que dans le cadre du projet on a une résidence qui va subir d'importants impacts sur le bruit et que malgré les études sur les buttes acoustiques ou autres mesures d'atténuation physique que le ministère des Transports a faites, on
2070 a vu que ce n'était pas possible, selon leur évaluation, mais dans l'évolution de la procédure, il est fort possible que nous ayons à rediscuter de cette question-là.

Pour l'instant, je ne peux pas m'avancer davantage parce qu'on n'en est pas rendu là dans le cadre de la procédure, on n'a pas encore réalisé l'analyse environnementale. Moi, ce que j'ai eu
2075 de la part des professionnels qui traitent du bruit, c'est que l'étude acoustique, l'étude de bruit, elle est bien réalisée. Donc, elle est satisfaisante pour accepter le projet, pas le projet, mais l'étude d'impact, que l'étude d'impact soit considérée recevable. Par contre, je n'ai pas encore l'information pour dire si c'est un impact qui est acceptable sur le plan environnemental.

2080 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que Monsieur Caron, vous comprenez ce que monsieur Albert a mentionné tantôt, que sa résidence n'a pas été construite pour faire en sorte d'atténuer une telle augmentation, et je comprends très bien que lorsqu'on s'installe à un certain moment donné assez loin d'une route,
2085 bon, les constructions, on fait en sorte, si on veut avoir une maison insonorisée, bien on va la construire insonorisée au bon moment. Donc, ce n'est pas le cas des résidences, règle générale, qui sont construites.

Maintenant, vous avez, au niveau du ministère des Transports, je pense que vous avez
2090 une politique sur le bruit routier et dans cette politique-là, c'est bien indiqué, je ne sais pas s'il y a quelqu'un de chez vous qui a le petit pamphlet sur le bruit, mais à moins que je ne me trompe, c'est quand même carrément bien indiqué qu'une augmentation de tant de décibels double le bruit.

Maintenant, est-ce que vous l'avez avec vous, ce pamphlet de la politique sur le bruit
2095 routier?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui, on a le document, il a été déposé.

2100

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais ça que peut-être que vous le regardiez et que vous me fassiez part... à moins que vous soyez en mesure de répondre facilement?

2105

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Non, c'est exact ce que vous mentionnez, puis d'ailleurs c'est un document qui a été déposé, c'est le cinquième document que vous nous avez demandé.

2110

LE PRÉSIDENT :

Exact.

2115

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Si vous le voulez, en temps opportun, on pourra faire une petite présentation très succincte sur le bruit, de quelle manière c'est mesuré, qu'est-ce que ça veut dire 9 décibels, 9 dBA dans ce cas-ci...

2120

LE PRÉSIDENT :

Bon. Je pense qu'on peut y aller immédiatement, si vous êtes prêt et ça va répondre peut-être un peu à la question de monsieur Albert à ce moment-là.

2125

M. LORENZO ALBERT :

Oui, parce que Monsieur le Président, je vous ferai remarquer, je n'ai pas construit dans le but du chemin neuf, mes chambres sont justement sur le côté du chemin. Je vais être direct sur le côté du chemin.

2130

LE PRÉSIDENT :

On comprend, Monsieur Albert.

2135

Oui, allez-y, Monsieur Bérubé.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2140

Avant de céder la parole à monsieur Caron, qui a préparé justement cette petite présentation là pour un peu vulgariser ça puis que tout le monde comprenne bien qu'est-ce qui en découle. En fait, on est conscient que 9 dBA, oui, c'est gros. Malheureusement, la politique telle

2145 qu'elle est actuellement au Ministère, ce qu'on a comme règle de conduite au gouvernement
comme tel, c'est que oui, on reconnaît que lorsqu'il y a des impacts moyens à forts — dans le cas
de monsieur, effectivement, c'est l'impact fort, c'est le seul qui est impacté de façon forte, si on
peut dire, selon les barèmes que Michel va expliquer tout à l'heure, entre autres, c'est le seul qui a
un impact fort — on reconnaît dans la politique que ceux qui ont des impacts de moyens à forts,
pour ceux-là, le Ministère entreprend, dans ses nouveaux projets routiers, à mettre en place des
mesures d'atténuation. Sauf que dans ce cas-ci et puis dans le cas de certains autres touchés
2150 avec impact moyen, cités dans l'étude, d'ailleurs, les mesures d'atténuation, on n'en connaît pas
qui pourraient être mises en place actuellement de façon convenable.

Dans ce cas-ci, si on met un mur devant la propriété de monsieur, oui, ça atténue le bruit,
toutefois, je ne suis pas certain que ça va être viable au niveau des accès à sa route puis... Si on
2155 veut construire un talus pare bruit, bien là je vais ensevelir la propriété, il n'y a pas d'espace. Ce
qui fait que dans ces cas-là, il n'y a pas de compensation, il n'y a pas de mesure d'atténuation
prévue, donc je ne peux rien faire comme tel.

LE PRÉSIDENT :

2160

D'accord.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2165

Je pourrais laisser monsieur Caron expliquer ce qu'il en est.

LE PRÉSIDENT :

2170

Oui, laissez expliquer, puis je vais revenir sur les compensations pareil par la suite.

Oui, allez-y, Monsieur Caron.

M. MICHEL CARON :

2175

Bon, écoutez, je peux faire... Écoutez, je veux être clair avec les gens ici, là, je ne suis pas
un spécialiste du bruit, sauf que j'ai avec moi un document qui a été préparé par des spécialistes
pour rendre ça un peu plus vulgarisé, puis à ce moment-là on va pouvoir répondre à la question de
monsieur.

2180

Alors, notions de bruit, je vais commencer simplement à parler des échelles de niveaux
sonores. Simplement, ce qu'on voit sur l'acétate à notre gauche, ce sont, disons, des producteurs
de bruit avec des seuils. Je ne vous les nommerai pas tous, mais je vais quand même vous
donner quelques indications.

2185

Quand on parle de 55 dBA, 55 dBA, c'est à peu près le bruit qu'on a lorsqu'on a une
conversation autour d'une table. Comme ici, ce soir, si j'avais un sonomètre puis que je prenais la

2190 mesure du bruit, on aurait quelque chose qui tournerait aux alentours de 50 quand on discute ensemble. Une tondeuse, par exemple, qu'on connaît bien, ça produit un niveau de bruit aux alentours de 75 dBA. Un avion supersonique, un avion à réaction, à peu près 125 décibels au décollage.

2195 Maintenant, le bruit, quand on dit est-ce que ça double, ça triple, là, lorsqu'on dit qu'on augmente de 9? Ce n'est pas comme quand on calcule des distances, on dit : un kilomètre plus un kilomètre égale deux kilomètres. Quand on parle de bruit, on ne peut pas faire des additions comme ça. Donc, je vais vous apporter des exemples pour vous aider à comprendre l'impact du bruit.

2200 Alors, les exemples que j'ai ici, on dit : deux bruits de 50 dBA qui s'additionnent vont donner un nouveau bruit qui va en avoir 53 dBA. Si je prends un bruit de 50 dBA, que je l'additionne à un bruit de 60 dBA, le bruit résultant va avoir un niveau de 60 dBA. Donc je vois, ce n'est pas très simple ce que je vous dis, mais avec des images, je vais essayer de me faire comprendre.

2205 Alors, vous avez une situation où ici vous avez un camion qui produit 65 dBA en se déplaçant, avec une automobile qui est à côté du camion, qui en produit 50 dBA. Alors, le bruit résultant des deux véhicules ensemble va être de 65 dBA. L'exemple que je pourrais vous donner, je vais reprendre l'exemple de la tondeuse : si vous êtes en train, admettons que vous êtes en train de regarder votre voisin qui coupe la pelouse puis sa femme est en train de passer le taille bordures de l'autre côté de la tondeuse sur le long de la maison, vous n'entendez pas le taille bordures parce que le bruit de la tondeuse enterre le taille bordures puis les deux bruits ne s'additionnent pas. Alors, dans le bruit, c'est comme ça que ça se passe.

2215 Alors, les notions de bruit, pour répondre à votre question, un changement de bruit, lorsque le bruit est de même nature, par exemple on parle de la circulation routière. Si on parle de la circulation routière qui produit 3 dBA de plus, bien vous allez avoir de la misère à voir la différence au niveau de l'oreille parce que la différence n'est pas assez grande. Ça fait que si, par exemple, on dit à une maison : le niveau de bruit est de 57 dBA puis tout à coup il se retrouve à 60 dBA avec un bruit similaire, un bruit de route, c'est quelque chose qui est difficile à percevoir. C'est autour d'à peu près 5 dBA qu'on commence à percevoir un changement au niveau de l'intensité du bruit. Et puis lorsqu'on a un changement de l'ordre de 10 dBA, ce qui est le cas de monsieur, l'exemple qu'on vient de discuter, on parle d'un bruit qu'on perçoit deux fois plus fort.

2225 Alors, la réponse à sa question : qu'est-ce qui arrive chez moi si le niveau de bruit augmente de l'ordre de 10 dBA? On peut penser qu'il va y avoir une augmentation, la sensation, ça va être une augmentation de deux fois plus fort.

2230 Là, j'ai d'autres exemples qui peuvent être intéressants. Par exemple, une voiture qui va produire 50 dBA, si on a dix fois plus de voitures, le niveau de bruit va monter à 60. Les bruits routiers provenant des camions, par exemple, c'est beaucoup le bruit des pneus. C'est les pneus, souvent, qui vont créer beaucoup de bruit, le moteur évidemment aussi, et le tuyau d'échappement.

Mais les pneus des véhicules automobiles et des camions, c'est une des principales sources de bruit.

2235 Alors de quoi ça dépend le bruit routier? Ça dépend du débit de circulation. Dans les études qui ont été présentées, c'est un peu technique, mais on prévoit des augmentations de circulation de l'ordre de 2% par année. Alors, lorsqu'on projette, on dit : qu'est-ce que ça va être le niveau de bruit dans dix ans? On se dit, bon, bien, O.K. La circulation, on va prendre comme hypothèse que la circulation d'aujourd'hui, à chaque année, elle va augmenter d'à peu près 2%. Et 2240 puis dans 10 ans, le débit donc va être au moins de 20% de plus que ce qu'il est aujourd'hui et puis là, on essaie de dire : bon, O.K. Si c'est comme ça que ça se passe, quels vont être les niveaux de bruits dans 10 ans à telle maison?

2245 Ça dépend aussi des vitesses des véhicules. Plus un véhicule va rouler vite, plus le niveau de bruit va être grand. Tantôt, on a mentionné qu'il y a des quartiers, par exemple, qui vont, pour reprendre l'expression de monsieur Gionest tantôt, qui vont devenir un peu des quartiers résidentiels. C'est effectivement le cas. En séparant la circulation de transit de la circulation locale, ce qu'on vise, c'est justement les camions ou les véhicules qui n'ont pas rapport à la Ville, ils peuvent traverser de part et d'autre, sans créer d'inconvénients pour les autres.

2250 Donc, ce qu'on peut penser c'est que dans les zones qui vont devenir plus à caractère résidentiel, c'est possible aussi qu'il y ait des règlements ou des lois ou une incitation pour que les gens aillent moins vite. Donc, ça veut dire que si les véhicules vont moins vite, le niveau de bruit va baisser.

2255 Le bruit routier dépend aussi du pourcentage des camions. Plus tu as des camions dans la circulation, je vous l'ai montré tantôt, plus le niveau de bruit va être élevé. Il y a une autre chose aussi, il y a un autre élément qui est important à prendre en considération, c'est la topographie. Parce que des fois, on va prendre, à l'étape des études avant-projet, on va déterminer des niveaux de bruit pour des résidences et lorsqu'on est rendu aux plans et devis puis que là on a une 2260 topographie beaucoup plus précise de la future route et puis de toutes ses installations par rapport aux maisons, là on est capable vraiment de voir quel est le niveau de bruit qui va indisposer les gens. Et puis plus on a des informations au niveau de la topographie, plus on est en mesure de déterminer l'importance des impacts.

2265 Quand on est à l'étude d'impact, on a tendance à toujours mettre ça au pire. On aime mieux mettre ça au pire que d'être obligé de dire : bon, finalement, c'est pire qu'on avait envisagé.

2270 Alors ici, c'est ce que je viens de vous mentionner au niveau du débit de circulation. Si vous avez deux fois plus de circulation, admettons à un point donné... mettons, on va prendre une maison qui est à 30 mètres de la chaussée, le niveau de bruit est de 50 dBA; si on double le nombre de véhicules, ça va passer à 53 dBA, la mesure de bruit. Si on décuple, si la circulation vient 10 fois plus importante, le niveau de bruit va augmenter de 10 dBA.

2275 Ici, le bruit routier, comment les camions affectent le bruit routier, bien un camion c'est l'équivalent d'à peu près 20 voitures qui passent en même temps, ce que je vous mentionnais tantôt.

2280 Maintenant, si on regarde la propagation du bruit, par exemple si la maison que vous habitez a un niveau de bruit, on va dire, de 60 dBA, puis vous êtes à 20 mètres de la ligne de la chaussée, si vous reculez à 40 mètres, 20 mètres plus en arrière, en doublant l'espace qui vous sépare de la chaussée, bien là le niveau de bruit chez vous va passer de 60 à quelque part entre 54 à 57 dBA.

2285 Alors, la politique du ministère des Transports, c'est qu'ils tentent de faire en sorte que le niveau de bruit pour les résidants qui sont à proximité de ces axes routiers soit de 55 dBA et moins. C'est ce qui est souhaité.

2290 Lorsqu'on parle de niveau de gêne au ministère des Transports, c'est-à-dire le niveau de perturbation du niveau sonore, quand on a des maisons qui sont entre 55 et 60 dBA, on dit que la perturbation est faible. Quand c'est entre 60 et 65 dBA, on dit que la perturbation est moyenne puis quand c'est au-dessus de 65 dBA, on dit que la perturbation est forte. Et puis lorsqu'on parle d'intervenir, au Ministère, ce que Victor disait, c'est lorsqu'on considère que les impacts sont moyens ou forts, le Ministère analyse les possibilités de voir comment on pourrait atténuer le niveau de bruit.

2295 Ça, je n'en parle pas très longtemps, mais c'est une grille, c'est dans la politique du bruit. Ce qu'on fait, c'est qu'on mesure le bruit actuel en dBA, ce que je viens de vous expliquer, puis on projette le bruit futur en dBA, puis selon la différence entre le bruit actuel puis le bruit futur, on donne une cote d'importance de l'impact, qui va de 1 à 3, 3 étant la zone foncée, 1 étant la zone plus pâle.

2300 Ça fait que c'est avec cette grille-là que le Ministère détermine si un impact est fort, est moyen ou est faible en fonction de ses projets.

2305 Maintenant, juste pour terminer, tantôt je vous ai mentionné que la topographie ça pouvait avoir une importance. Là, vous avez un exemple où vous avez un véhicule qui circule à une hauteur de 9 mètres, par exemple comme sur un pont. Bien, le niveau de bruit dans ce secteur-là va être beaucoup plus bas et puis même lorsque le bruit frappe des obstacles, il va y avoir comme une réflexion du bruit. Donc, il y a une partie du bruit qui va s'en aller dans une direction, une autre qui va s'en aller dans une autre puis même, il va y avoir comme une réfraction et le bruit va comme descendre. Du bruit, on voit ça comme quelque chose d'invisible, là, mais c'est des ondes. Puis c'est comme de l'eau, ça se comporte comme de l'eau ou comme de l'air.

2315 Alors, ça fait un peu le tour de ce que je voulais mentionner au niveau du sonore pour que ce soit un petit peu plus clair pour les gens. L'autre chose que je veux aussi, juste pour compléter, c'est qu'au 5, route Albert, il a été question de voir les possibilités de mettre un mur ou de mettre un talus pour justement minimiser les impacts sonores sur cette résidence-là. Le problème, c'est

que l'espace disponible pour aménager ça, d'abord, il n'est pas suffisant, mais encore pire que ça, c'est que c'est la route Albert. On ne peut pas avoir un écran qui va être efficace sans fermer la rue.

2320

Donc l'objectif, on ne peut pas fermer la rue, c'est une intersection. Donc, il y a une combinaison de circonstances qui font que les mesures d'atténuation dans ce cas-là pour cette maison-là sont difficiles à envisager.

2325

Peut-être une dernière chose que je voudrais mentionner aussi, c'est quand même important, c'est que ce n'est pas nécessairement à cet endroit-là que le niveau de bruit va être le plus élevé une fois que le projet va être réalisé parce que, finalement, il y a des maisons qui sont beaucoup plus rapprochées de la circulation, qui vont être affectées d'une manière plus importante.

2330

Je ne dis pas ça en disant : bien, ce n'est pas grave, il y en a que c'est pire, mais je veux juste donner une image générale de la situation. Ce que je vous ai mentionné tantôt, dans à peu près 75% des maisons qui se trouvent actuellement autour de la route 132 ou on va dire dans un corridor de plus ou moins 300 mètres, une espèce de bande de 300 mètres de chaque côté de la future route, là, dans cette bande-là il y a à peu près... il y a 146 résidants. Ces 146 résidants-là, il y en a les trois-quarts qui vont connaître une amélioration notable des conditions du climat sonore. Par contre, il y a des gens pour lesquels la situation va se détériorer, dont le 5, route Albert.

2335

LE PRÉSIDENT :

2340

Vous avez mentionné que lors de la réalisation du projet, que possiblement il y aurait d'autres résidences qui seraient plus impactées que monsieur Albert, alors qu'à l'heure actuelle, c'est monsieur Albert qui est le plus impacté. Pouvez-vous me l'expliquer comment ça pourrait se faire?

2345

M. MICHEL CARON :

Non. Je vais vous l'expliquer avec le graphique tantôt que je vous mentionnais, que je remets immédiatement à l'écran.

2350

Les maisons qui sont plus impactées que monsieur, c'est parce que déjà actuellement ils ont un niveau de bruit qui est beaucoup plus grand vis-à-vis leur résidence. Le fait de modifier, de faire un nouveau projet, ça va créer une augmentation, mais une augmentation qui n'est pas si notable, qui probablement ne sera même pas audible par les gens qui vont être touchés, mais le niveau de bruit actuel est déjà plus élevé parce qu'ils sont plus près de la circulation.

2355

LE PRÉSIDENT :

2360

Donc, ils sont plus près, le niveau de bruit va être plus élevé, mais l'impact va être beaucoup moindre que pour monsieur Albert.

M. MICHEL CARON :

2365 Exactement, l'impact va être moindre.

LE PRÉSIDENT :

2370 Et à ce moment-là, sur ce tronçon-là, je pense que c'est un tronçon d'environ 700 mètres à peu près, y a-t-il possibilité d'utiliser un revêtement qui ferait en sorte d'atténuer encore davantage le bruit qui serait émis par la circulation routière?

M. MICHEL CARON :

2375 Je vais vous dire qu'effectivement, le revêtement d'une route, ça l'a une importance au niveau du bruit. Maintenant, il faut quand même penser qu'on n'est pas en Allemagne ici et puis qu'on a des pneus à clous l'hiver, qu'on a des conditions de glace, qu'on a différentes conditions climatiques qui font que même si on avait une chaussée, par exemple plus lisse, ce n'est pas sûr qu'on aurait toujours le gain tout le temps au niveau du bruit, puis peut-être aussi qu'on pourrait 2380 avoir d'autres inconvénients qui seraient associés à une utilisation d'un autre type de chaussée.

 Alors, comme je ne suis pas un spécialiste en bruit, je veux juste vous dire ce que j'en ai entendu à travers les dix dernières années où j'ai travaillé sur des projets de transport, mais c'est ce genre de commentaire que j'ai entendu à l'occasion.

2385

LE PRÉSIDENT :

 Oui, Monsieur Bérubé?

2390 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

 Écoutez, en fait, les mélanges de béton bitumineux qui permettent d'atténuer le bruit sont en général des mélanges qu'on appelle des mélanges drainant, c'est une surface plus rugueuse sur laquelle le pneu a moins d'adhérence, puis c'est des mélanges qui amènent des problèmes 2395 d'entretien hivernal. En fait, c'est plus difficile à déglacer, ça cause des problèmes à ce niveau-là, au niveau de la glissance. Oui, c'est un peu... ça améliore de façon significative, on parle de 3 à 5 dBA, ce qui n'est pas rien, là, sauf qu'il y a des effets secondaires que, disons, on ne recommande pas trop.

2400

 Écoutez, dans le cas en question, et monsieur Caron l'a abordé, oui, la maison de monsieur Albert est la maison qui subit le plus fort impact. Toutefois, si on regarde comme il faut la position de la maison par rapport à la future route 132, on pense que c'est encore acceptable. Oui, 2405 il y a un préjudice, mais on pense qu'il est encore acceptable.

M. LORENZO ALBERT :

2410 C'est parce que vous n'habitez pas là. Tu n'habites pas là, c'est acceptable pour toi. À l'heure actuelle, Monsieur...

LE PRÉSIDENT :

2415 Non, Monsieur, vous vous adressez toujours à moi.

M. LORENZO ALBERT :

2420 Bon, bien, je m'adresse à vous. Monsieur le Président, à l'heure actuelle monsieur Caron a parlé d'une circulation normale, il n'a pas parlé d'une circulation où est-ce qu'on emploie le frein Jacob régulièrement et où on accélère pour monter un coteau. Il n'a pas parlé de ça. Il a seulement dit : une circulation normale. Mais là, dites-vous que le bruit va être plus important par rapport à l'emploi du frein Jacob puis par rapport que c'est un coteau, ils doivent exercer une accélération pour se donner de la vitesse pour monter le coteau.

2425 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, je vous remercie. Bien, toujours sur la problématique, enfin le problème que pourrait éventuellement subir monsieur Albert, est-ce que le Ministère envisage de procéder à l'acquisition de la résidence de monsieur Albert?

2430

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2435 Écoutez, je ne nie pas, monsieur Albert a raison — je ne voulais pas, surtout pas vous faire fâcher — dans le sens que oui, je reconnais que c'est pire puis je le déplore, mais la question n'est pas à savoir est-ce qu'on nie qu'il y a un problème. Oui, il y a un problème, on pense que c'est viable encore, sauf que je vais détériorer effectivement votre qualité de vie, Monsieur Albert, je suis d'accord avec vous.

2440 Pour ce qui est de la position comme telle de la maison par rapport au projet, comme je le disais tout à l'heure, les plans et devis, ils ne sont pas définitifs. Il y a une intersection, il y a des pans à couper et à déterminer, la position finale du tracé, la propriété, il y a des possibilités qu'elle soit touchée parce que si je regarde — je ne sais pas si on pourrait remettre la position exacte? Bon. Il y aura probablement des négociations à avoir s'il y a des parcelles de terrain de touchées parce que l'intersection de la rue Albert, le projet va entrer un peu sur la rue Albert en quelque sorte, ce qui fait qu'il y a des possibilités que la propriété, quand je dis la propriété, pas la résidence comme telle, l'immeuble, là, le terrain comme tel, la propriété va être touchée, ça fait qu'éventuellement il y aura probablement des négociations à avoir avec monsieur Albert.

2445

2450 Au niveau du sonore, malheureusement, la politique du Ministère puis les lois
gouvernementales actuelles ne permettent pas de compenser pour ce genre d'inconvénient causé.
C'est triste, là, mais...

LE PRÉSIDENT :

2455 Est-ce qu'il y a moyen de déplacer à ce moment-là la résidence?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2460 Mais comme je vous dis, là, si on parle au niveau du tracé comme tel — Michel, tu peux
montrer la maison 5? On voit, là, dans le cas de la résidence 2A, elle va être acquise, justement on
voit le pan coupé qui est là, bon, regardez, imaginez en un l'autre côté, je suis très près de la
résidence 5. Quand on parle puis qu'on parle d'un dossier préliminaire, c'est un tracé préliminaire.
Quand je vais arriver au tracé définitif, c'est possible que je m'approche de la maison puis qu'il y ait
un dossier de dommage à régler avec monsieur Albert. Mais au niveau de la compensation, pour
2465 ce qui est du bruit, si on parle systématiquement de déplacer la maison pour les causes sonores
comme telles, il n'y a rien de prévu, il n'y a rien qui me permet de faire ça actuellement, selon les
lois du gouvernement.

LE PRÉSIDENT :

2470 O.K. Donc à votre connaissance, dans le passé, dans d'autres projets de réfection de
route ou encore de modifications de tracé, il n'y a aucune résidence qui aurait été acquise dans le
passé relativement à un impact qui était causé par le climat sonore.

2475 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Écoutez, avant de venir à cette assemblée-là, j'ai vérifié auprès de nos gens en évaluation,
tout ça, puis à ce que je sache, il n'y a rien. Il y a eu rien à ce niveau-là fait par le Ministère à date.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Albert, qu'est-ce que vous souhaiteriez?

M. LORENZO ALBERT :

2485 Bien moi, là-dedans, si ça vient aussi près, parce que là il parle de peut-être toucher le
terrain, si je vous dis que le terrain est à 20 pieds de la maison, c'est le plus loin qu'il va. Il va venir
à passer avec des camions à 20 pieds de la maison, dans un coteau qui descend. À l'heure
actuelle, le terrain, le lot 46 nous appartient. Je peux déplacer la maison pour changer la façon
2490 dont les chambres qui vont être exposées à la route vont être tournées pour avoir plus
d'insonorisation sur l'autre côté.

LE PRÉSIDENT :

2495 C'est ça. En fait, elles seraient plus du côté sud, à ce moment-là, que du côté nord.

M. LORENZO ALBERT :

2500 Oui. Oui. Moi, si le salon serait là, sur ce côté-là, puis la cuisine, je n'en parlerais pas. Mais c'est les chambres à coucher qui sont là, les deux chambres à coucher.

LE PRÉSIDENT :

2505 Monsieur Bérubé, à quelle distance, selon le tracé qui est à l'étude présentement, le tracé se trouverait à quelle distance de la résidence de monsieur Albert?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2510 À 28 mètres de la ligne de rive. La ligne de rive, la plus près de la maison comme telle.

LE PRÉSIDENT :

O.K., à 28 mètres. Puis est-ce que c'est suffisant, 28 mètres?

2515 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Ça va donner 62 dBA, c'est sûr que... Je vous dirais que c'est suffisant, sauf qu'il y a une perte, on comprend, de la qualité de vie au niveau...

2520 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a une perte de jouissance puis une perte de la qualité de vie, n'est-ce pas?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2525 Ça, on ne le nie pas. Tout à l'heure, je le répète, je ne voulais pas faire fâcher monsieur Albert, il a raison. Monsieur Caron l'a démontré noir sur blanc, on ne cache rien. La politique sur le bruit malheureusement ne me permet pas de le compenser pour ça. Oui, c'est un impact fort au niveau du bruit.

2530

LE PRÉSIDENT :

Même pas au niveau du déplacement?

2535

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2540 Ça équivaut à une compensation en quelque sorte. Mais comme je vous dis, le tracé n'est pas arrêté, il y aura peut-être lieu de le déplacer pour d'autres raisons, mais malheureusement si je m'en tiens à ça aujourd'hui, je suis obligé de répéter et de re-répéter ce que je viens de vous dire, les lois sont ainsi faites, malheureusement.

LE PRÉSIDENT :

2545 D'accord, merci, Monsieur Bérubé. Bon, ça répond à votre question, Monsieur Albert. Est-ce que vous avez une autre question?

M. LORENZO ALBERT :

2550 Non, je n'ai pas d'autres questions.

LE PRÉSIDENT :

2555 Parfait. De toute façon, vous pourrez nous faire part de vos commentaires et opinions le 15 octobre prochain dans votre mémoire, et si vous avez l'intention d'en produire un, bien avertissez madame Lacoursière à l'arrière. Merci, Monsieur Albert.

M. LORENZO ALBERT :

2560 Merci beaucoup Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

2565 On va prendre une pause d'une quinzaine de minutes puis on vous revient par la suite.

PAUSE

LE PRÉSIDENT :

2570 Oui. Avant de continuer avec le prochain intervenant, j'aurais une petite question pour le ministère des Transports.

2575 Monsieur Bérubé, dans l'étude d'impact, on lit que le tronçon commun, là, se rend jusqu'à la route de l'Anse-aux-Canards. Est-ce que vous pourriez nous expliquer la raison qui vous incite à déterminer que ce tronçon-là se rend jusqu'à la route de l'Anse-aux-Canards alors qu'à partir de la route Albert, il y a un déboisement qui se fait? Donc, en principe, est-ce que le tronçon commun ne devrait pas s'arrêter à la route Albert? Oui, Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2580

Si vous voulez, je demanderais à monsieur Caron d'expliquer un peu le choix des variantes, qu'est-ce qui a justifié, justement, notre position là-dessus, sur quand est-ce qu'on arrête au niveau du tronçon commun, et cetera.

2585 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

2590 **M. MICHEL CARON :**

Monsieur le commissaire, j'ai sorti un acétate que j'ai présenté tout à l'heure dans la présentation du projet.

2595 Ce que vous voyez ici, quand on parle d'un tronçon commun, c'est un tronçon qui est commun à toutes les variantes, que ce soit les trois variantes qu'on a parlé un peu plus tôt ou même des variantes qui ont déjà été étudiées, qui restaient dans l'axe de l'actuelle route 132. Parce qu'il y a des variantes urbaines qui ont été regardées à un certain moment donné dans le dossier. Elles n'ont pas été retenues pour les inconvénients qu'elles créaient en termes d'acquisitions puis, bon, toutes sortes de raisons, là, mais donc quand on parle du tronçon
2600 commun, c'est vraiment qui part de la route Cyr Est, parce que c'est commun à toutes les variantes puis ça s'en va jusqu'à à peu près le lac.

Tantôt, pour éviter la confusion, là, quand je vous parlais de la route Cyr Est jusqu'à la route Albert, ça c'est un tronçon qui va être aménagé selon un concept urbain, parce qu'il y a un trottoir puis il y a du drainage fermé du côté des résidences, du côté de la rue Blais. Alors qu'à
2605 partir de la route Albert, là on va tomber dans ce qu'on appelle du drainage ouvert, ça veut dire une route avec des fossés de chaque côté, mais il n'y a pas de conduite de drainage.

2610 **LE PRÉSIDENT :**

Excellent, merci. Maintenant, je vais appeler le prochain intervenant, monsieur Luc Gionest, s'il vous plaît.

2615 Rebonsoir, Monsieur Gionest.

2620 **M. LUC GIONEST :**

Rebonsoir. Je vais rester dans le même sujet que monsieur Albert, là, parce qu'il a ouvert une parenthèse puis... J'ai regardé les diagrammes que vous avez fait l'analyse, là, et c'était une analyse qui était à 50 kilomètres/heure pour l'ancienne route ou quelque chose du genre, puis l'autre analyse a été faite à partir de 90 kilomètres/heure.

2625

La question que je voulais vous poser c'est que c'est une limite de 90 kilomètres/heure qu'il y a sur cette route-là, mais on ne peut pas garantir que ça va toujours rouler à 90 kilomètres/heure. Donc, si on émet l'hypothèse qu'il y a des camions qui vont rouler jusqu'à 100 puis 105 kilomètres/heure, le niveau sonore va être d'autant plus important. Puis si à 105 kilomètres/heure, même si ça va être ponctuel, je veux bien le croire, ça va quand même créer des pointes plus hautes que l'analyse que vous nous avez soumise. Êtes-vous d'accord avec ça?

2630

LE PRÉSIDENT :

2635

Monsieur Gionest, vous vous adressez toujours à moi, d'accord?

M. LUC GIONEST :

Excusez-moi, Monsieur le Président.

2640

LE PRÉSIDENT :

Et monsieur Caron va faire la même chose.

2645

M. MICHEL CARON :

Bien, écoutez, pour répondre à cette question-là, c'est certain que quand on mesure le bruit, on le mesure sur une certaine durée de temps, puis c'est les modèles, c'est les méthodes qui sont faites comme ça pour être capable de faire des comparaisons entre des scénarios actuels versus des scénarios futurs. Mais c'est certain qu'à chaque fois qu'il passe une automobile ou un camion ou une motocyclette ou un autre véhicule routier, c'est certain qu'il y a une pointe de bruit.

2650

La pointe de bruit est toujours évidemment plus élevée que la moyenne du bruit de la journée parce que c'est l'ensemble de ces pointes-là, plus les moments où est-ce que des fois il n'y en a pas de circulation, qui font qu'on fait une moyenne sur l'ensemble de la journée.

2655

Alors, c'est tout à fait vrai ce que monsieur Gionest vient de dire, que lorsqu'il va passer un camion, il va y avoir une pointe de bruit, effectivement. Elle dure parfois une seconde, parfois deux secondes, trois secondes, ça dépend si on est dans des zones de pente ou pas de pente, là, tu sais, il y a des petites... Mais je vous dirais là-dessus, il y avait une question qui avait été posée par la Commission concernant les pointes de bruit et nous avons, le Ministère a déposé un avis sur ces questions de pointes de bruit-là, ça a été déposé par monsieur Bérubé tout à l'heure.

2660

LE PRÉSIDENT :

2665

Donc, déposé à l'arrière auprès de madame Lacoursière?

M. MICHEL CARON :

2670 Déposé à la Commission et à tous ceux qui sont intéressés à avoir le contenu de ces avis-
là.

LE PRÉSIDENT :

2675 Parce que dans le fond, la Commission s'interroge à l'effet de savoir si la calibration du
modèle à partir, là, de seulement deux relevés sonores qui ont été pris la même journée, est-ce
que c'est suffisant pour calibrer le modèle? Parce qu'il faut comprendre que les relevés qui ont été
pris ont été pris lors d'une seule journée et sur une période quand même assez restreinte. Donc,
est-ce que c'est suffisant pour calibrer l'ensemble d'une journée à partir de ces deux prises de...

2680

M. MICHEL CARON :

Je répondrai ce que madame Saint-Amant mentionnait tantôt. Ils ont regardé les méthodes
qui ont été, j'imagine que c'est les spécialistes du bruit chez eux qui les ont regardées, et puis ils
2685 ont mentionné que les travaux avaient été faits selon les règles de l'art. Mais que ce soit dans le
domaine du bruit, que ce soit dans le domaine de la pêche, par exemple, moi, je suis biologiste, je
peux vous parler des pêches qu'on fait pour savoir les densités de poissons ou tout ça, mais c'est
certain qu'on fait des pêches, par exemple, pendant deux jours ou trois jours puis après ça, on fait
des extrapolations pour des plus longues périodes, mais ça, c'est les méthodes scientifiques qui
2690 sont faites comme ça.

LE PRÉSIDENT :

En fait, les extrapolations pour la nuit sont faites à partir des relevés sonores qui ont été
2695 réalisés durant le jour. Donc, on sait très bien que la nuit, le climat sonore n'est pas le même que
durant la période journalière, à dire que c'est beaucoup plus fort, bon, peut-être de 7 h le matin
jusqu'à 7 h le soir, et lorsqu'on arrive à minuit, c'est évident que s'il y a un bruit de camion qu'on
entend, il va être beaucoup plus prononcé à ce moment-là en période de nuit qu'en période de jour.
Est-ce que la calibration retient aussi ces principaux facteurs-là?

2700

M. MICHEL CARON :

2705

Alors, les études de bruit qui ont été faites en 2000 ou en 2001, je pense, pour ce dossier-
là, n'avaient pas de relevé qui avait été fait la nuit et étant donné la question qui avait été posée
par la Commission, on a envoyé des experts, des ingénieurs en bruit pour venir prendre des
mesures qui ont été prises, je vous dirais, la semaine dernière, pour vous donner des données de
2710 bruit de nuit et puis vous donner aussi des débits de pointe, parce que là on voit très bien, avec les
documents qu'on a déposés, dans le document qu'on a déposé tantôt, à chaque fois qu'il passe un
autobus, un camion ou même une automobile la nuit, on voit très bien la pointe.

LE PRÉSIDENT :

2715

O.K. Et ces pointes-là sont considérées.

M. MICHEL CARON :

2720

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

2725

Maintenant, parce que lorsqu'on dit qu'il y a deux lectures prises, est-ce que ces deux lectures sont vraiment représentatives des plus fortes heures de pointe durant l'année?

M. MICHEL CARON :

2730

En fait, quand les mesures sont prises, de bruit, il y a aussi en même temps des relevés de circulation qui sont faits.

2735

On sait qu'actuellement, la source de bruit la plus importante dans notre secteur, c'est la circulation routière. Donc, quand les gens prennent des mesures de bruit, ils le font selon une méthode. Par exemple, ils mesurent l'endroit qu'ils prennent les relevés par rapport au bord de la chaussée et puis ils font des comptages de véhicules en même temps qu'ils prennent les mesures. Donc, ils en arrivent à dire : bon, lorsqu'on a pris notre mesure, le 24 mai 2001, il est passé devant nous, pendant les trois heures qu'on a fait un relevé ou pendant les 24 heures ou l'heure, ça dépend, il y a des différentes longueurs de relevés, là, ils vont dire : il est passé tant de camions semi-remorques, tant de camions légers, tant d'autobus, tant de motocyclettes, tant de véhicules automobiles. Puis une fois qu'ils ont ces données-là, ils rentrent ça à l'intérieur des modèles et puis ce qu'on doit faire ensuite pour faire des projections, c'est qu'on demande aux gens de circulation du Ministère, de nous dire, bon, bien, écoutez, d'après les statistiques que vous avez de circulation depuis les cinq dernières années ou les trois ou les dix dernières années, quels sont les débits journaliers moyens annuels qu'on a? Quels sont les débits journaliers moyens qu'on a en été, parce que comme on est dans une zone, ici, on est dans un secteur touristique, donc les débits d'été sont plus élevés que les débits moyens, donc avec toutes ces données-là, avec les pourcentages de camions qui sont à l'intérieur de ces débits-là, parce qu'il y a des comptages qui sont faits, permanents à certains endroits — comme à Maria, je pense, la zone la plus près où est-ce qu'on a des comptages très précis — bien, c'est à partir de ces données-là qu'on intègre ça à l'intérieur des modèles de simulation sonore et puis qu'on fait des projections dans le temps, en disant : bon, bien dans dix ans, comment ça va être la circulation.

2745

2750

2755

Donc, on met des facteurs d'augmentation de circulation, comme on a fait dans ce cas-ci, je pense que c'est 2% d'augmentation, et puis on regarde la composition du trafic en termes de camions puis tout ça. Même les modèles, quand on travaille sur des autoroutes, ils sont capables

de placer la circulation sur une voie ou la voie de droite ou la voie de gauche. Donc, c'est quand même des modèles assez sophistiqués, mais c'est quand même des modèles.

LE PRÉSIDENT :

2760

Ça demeure des modèles.

M. MICHEL CARON :

2765

Ça demeure des modèles et puis nous autres, on se sert de ça, dans le fond, c'est d'être capables de déterminer où sont les endroits les plus problématiques dans un projet. Puis lorsqu'on les connaît, ça, on est en mesure dans l'étape suivante, à l'avant-projet, comme on mentionnait tantôt ou la préparation des plans et devis, de dire : écoutez, à tel endroit, il va y avoir tel niveau de bruit. Est-ce qu'il y a moyen dans notre concept de faire quelque chose de différent pour justement atténuer ces problèmes-là?

2770

Des fois, ça peut être de remonter une desserte quand on est sur le bord de l'autoroute pour essayer de faire un mur, ça peut être de mettre un écran, ça peut être... il y a toutes sortes de choses qui peuvent être pensées et quand c'est possible, évidemment, c'est appliqué.

2775

LE PRÉSIDENT :

Parce que dans l'étude d'impact, aux pages 112 à 115, il est question de l'évaluation du climat sonore de la route 132, en 2007 et en 2017. Et maintenant, j'aimerais savoir quelle vitesse moyenne sur la route 132 a été utilisée pour la simulation de 2007?

2780

M. MICHEL CARON :

De mémoire, je crois que c'est 85 kilomètres/heure qui a été utilisé.

2785

LE PRÉSIDENT :

Et donc, à ce moment-là, étant donné que si jamais le projet se réalise, est-ce que la vitesse va être de 85 ou de 90?

2790

M. MICHEL CARON :

Lorsque le projet va se réaliser, écoutez, généralement on travaille avec les vitesses d'affichage et la vitesse d'affichage dans ce secteur-là, ça va être 90 kilomètres/heure. C'est certain que ce que monsieur Gionest disait tantôt, il y a du monde qui vont aller à 105, il y en a qui vont aller à 120, c'est certain.

2795

LE PRÉSIDENT :

2800 Mais pourquoi avez-vous, à ce moment-là, pris et utilisé une vitesse de 85 alors que vous savez très bien que ça va être, que la vitesse affichée sera de 90? Est-ce qu'il y a une raison particulière que vous avez utilisé 85 au lieu de 90?

M. MICHEL CARON :

2805 Vous me posez une question pour un travail qui a été fait il y a presque une dizaine d'années, malheureusement je n'étais...

LE PRÉSIDENT :

2810 Non, je parle de l'évaluation sonore du climat en 2007, c'est pas v'là une dizaine d'années, là.

M. MICHEL CARON :

2815 Oui, oui, mais l'évaluation, je suis d'accord, a été faite pour l'année 2007, mais les calculs ont été faits à l'époque, lorsque l'étude sonore a été faite en 2001.

LE PRÉSIDENT :

2820 Et est-ce que c'est...

M. MICHEL CARON :

2825 Pourquoi qu'ils ont pris 85 kilomètres/heure? Là, je ne pourrais pas vous répondre à cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

2830 Donc, il n'y a pas eu de nouvelles évaluations qui ont été faites récemment, à ce que je comprends.

M. MICHEL CARON :

2835 La seule évaluation nouvelle qui a été faite récemment c'est d'aller chercher des données de bruit de nuit, pour être en mesure d'avoir au moins quelques données, pour voir qu'est-ce qu'il en était. La seule chose que moi j'ai remarquée en regardant ces données-là de nuit, ils ont pris aussi des données de jour, et les nouvelles données qu'ils ont prises de jour étaient plus faibles en termes de niveau de bruit que celles qui avaient été prises il y a sept ans. Mais ça, ça veut
2840 simplement dire qu'il y a toujours une variation dans ces mesures-là. On parle de, je pense, une variation d'à peu près 1 à... je pense que c'était 2 dBA de moins.

2845 Mais est-ce que c'est parce que notre hypothèse d'augmentation de la circulation aussi, à l'époque on parlait d'une augmentation de 2 %, bien si ça n'a pas été exactement ça, ça peut avoir joué aussi, là. Tu sais, il y a différents facteurs qui peuvent influencer ça.

LE PRÉSIDENT :

2850 Parfait, Monsieur Caron, merci.

Madame Saint-Amant, est-ce que pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une simulation qui a été réalisée en 2000 pour l'année 2007 est satisfaisante chez vous?

2855 **MME VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Je vous répondrais que l'avis des spécialistes du bruit dans notre Ministère était que l'étude était recevable, donc satisfaisante. Je ne pourrais pas aller plus loin.

2860 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Est-ce que c'est possible pour vous à ce moment-là peut-être d'aller vérifier avec vos experts en bruit au niveau du Ministère, à savoir s'il aurait été intéressant de faire une remise, peut-être, à niveau de cette étude-là, mais pour 2007 et/ou 2008?

2865 **MME VALÉRIE SAINT-AMANT :**

2870 Je peux faire la demande, il n'y a aucun problème, je vous reviendrai là-dessus dès demain si je réussis à obtenir l'information.

LE PRÉSIDENT :

Si vous avez la réponse.

2875 **MME VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Effectivement.

2880 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci.

2885 Je vais retourner à vous, Monsieur Caron. Dans les simulations du niveau de bruit, bon, ça indique finalement qu'il y a 33 logis qui connaîtraient une augmentation moyenne de 2.1 dBA en 2007 à l'ouverture du projet.

2890 En 2017, cette augmentation-là du débit de la circulation ferait augmenter la moyenne du niveau sonore d'environ 1 dBA. Et c'est indiqué également dans l'étude d'impact « en champ libre ». Que signifie l'expression « en champ libre »?

M. MICHEL CARON :

2895 « En champ libre »?

LE PRÉSIDENT :

2900 Libre, oui. Parce que c'est indiqué : « En champ libre, l'erreur moyenne générée par le modèle entre les deux niveaux sonores présumés et les niveaux mesurés serait de plus 2. Plus ou moins 2. »

Ça veut dire quoi, ça, en champ libre?

M. MICHEL CARON :

2905 Il va falloir que je... étant donné que vous me posez une question très technique, je n'ai pas la compétence pour y répondre. Cependant, je peux tenter de communiquer avec quelqu'un dès demain matin pour vous donner une explication.

2910 **LE PRÉSIDENT :**

Et j'en ai une autre un peu semblable à ça.

M. MICHEL CARON :

2915 Allez-y, je vais la noter.

LE PRÉSIDENT :

2920 Est-ce que ces augmentations du niveau sonore de 1 dBA et de 2.1 dBA sont significatives au regard de l'erreur du modèle qui est de plus ou moins 2 dBA?

M. MICHEL CARON :

2925 Je vais quand même tenter une première réponse sur cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

2930 Allez-y.

M. MICHEL CARON :

2935 C'est certain que ce qu'on peut retenir de ça, on a une précision du modèle que vous dites qui est aux alentours de 2 dBA, puis on parle d'une augmentation de plus ou moins 1, peut-être 2 dBA. Alors, effectivement, ce que ça dénote c'est qu'on est dans des augmentations qui ne sont pas très significatives du bruit.

2940 Ce que je mentionnais tantôt aux gens de la salle, si vous avez, vous êtes exposés à un certain niveau de bruit puis que le niveau augmente de 1 ou de 2 dBA, vous ne percevrez pas la différence. Par contre, l'exemple qu'on a pris aussi de monsieur Albert, bien lui il a une augmentation très notable du niveau de bruit, c'est sûr qu'il va la percevoir, la différence.

2945 Alors, c'est un peu comment je vous répondrais pour cette question-là. Parce que les gens qui habitent, par exemple, les gens qui sont les plus exposés au bruit, c'est les gens qui habitent le long de la rue Blais, de la route 132 dans le tronçon qui reste, dont la future route reste dans le tronçon. Ces gens-là, oui, ils vont connaître des augmentations de bruit, mais c'est quelque chose qui ne sera pas très perceptible.

2950 Mais ceci dit, je veux quand même revenir sur le commentaire de monsieur Gionest. S'il y a une moto qui passe à 180 kilomètres/heure à 3 h du matin, c'est certain que ça va réveiller tout le monde parce que ça va être une pointe de bruit qui sort de l'ordinaire, de ce qu'on s'attend d'entendre dans la nuit.

2955 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez nous indiquer à ce moment-là les résultats des niveaux de bruit, les relevés de nuit puis également des relevés de pointe, là, que vous avez déposés tout à l'heure? Est-ce que vous pouvez nous faire part des résultats qui ont été obtenus?

2960

M. MICHEL CARON :

2965 Alors, en lisant le document, écoutez, je ne m'attendais pas à devoir vous le résumer, là, parce que c'est quand même un document relativement technique qui a été écrit par des ingénieurs en bruit. Il y a quand même des éléments qui sont intéressants dans ces documents-là. On parle des niveaux de bruit, en fait il faudrait que je commence par vous dire où est-ce que l'étude a été faite, où est-ce que les relevés ont été faits, parce que dans le fond, ce n'était pas l'objectif de couvrir l'ensemble de la zone, mais c'était d'aller chercher des données qui concernent le bruit.

2970

Je vais juste vous situer à quel endroit ça a été fait. Alors, le bruit a été mesuré aux endroits où est-ce que les niveaux de bruit vont être les plus élevés dans le futur, c'est-à-dire dans

2975 le secteur que... Comme par exemple ici, 384, 386, 591, ça, c'est les endroits où est-ce que le bruit est le plus élevé dans notre secteur.

Alors, le point de mesure, je vais prendre mon pointeur, le point de mesure a été pris à 15 mètres de la chaussée, ici, vis-à-vis du coin de la maison du 384, route 132.

2980

LE PRÉSIDENT :

Une maison qui va être expropriée, c'est ça?

2985

M. MICHEL CARON :

Non, pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

2990

Non, pas celle-là?

M. MICHEL CARON :

2995

C'est une maison qui va rester là. Ça, j'aimerais ça peut-être vous dire quelque chose d'assez intéressant dans ce secteur-là. C'est que vous voyez en blanc sur l'image, vous avez la route actuelle. Vous avez, en gris, la future route, donc vous pouvez voir qu'il y a un déplacement de la route vers, on va dire, vers...

3000

LE PRÉSIDENT :

Le nord.

3005

M. MICHEL CARON :

Oui, c'est vers...

3010

LE PRÉSIDENT :

Ou le nord de quelque chose, là.

M. MICHEL CARON :

3015

Bien, en fait, on va dire que l'est c'est vers Gaspé, là, donc c'est ça, vers le nord. C'est ça, exactement.

3020 Alors, c'est ça. Donc, les maisons qu'il y a ici, l'emprise de la future route va s'approcher de ces maisons-là, mais la chaussée de la future route va s'éloigner de ces maisons-là. Donc, en principe, du jour au lendemain, lorsque la route devient fonctionnelle, ces gens-là vont connaître une diminution du niveau de bruit par rapport à la situation actuelle. Mais ceci dit, les diminutions sont quand même de l'ordre de 1 dBA ou 1-1/2 ou 1/2 dBA, de sorte qu'il y aura diminution, mais ça ne sera pas perceptible par les gens.

3025 Et c'est la même chose pour les gens de l'autre côté ou qui vont connaître, par endroits, des augmentations, mais par contre les augmentations ne seront pas suffisantes pour être capable de percevoir une véritable différence.

3030 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

3035 **M. MICHEL CARON :**

Alors, ce que le document nous dit, parce qu'il nous dit que les niveaux de bruit de fond, la nuit, ici, sont très bas. Puis quand ils ont pris leurs mesures en plus, il n'y avait pas de vent. Ça fait que le bruit de fond, c'est les vagues. C'était essentiellement ça, puis les niveaux de bruit étaient aux alentours de 30, 31 dBA, ce qui est relativement bas. Nous autres, en ville, on n'a jamais ce genre d'environnement sonore là, même la nuit à 4 h du matin, et les niveaux, les pointes, les bruits de pointes la nuit sont aux alentours de 64, 65 dBA, alors que dans le jour, les mêmes pointes étaient aux alentours de 71.

3040 Le bruit le plus fort qui a été mesuré dans la nuit pendant les relevés, ça donnait 74 dBA. Le jour au même endroit, ça donnait 79, le niveau le plus élevé. Puis le niveau de bruit était de 51, ce que je vous disais tantôt, là, mais ce n'était pas tout à fait sur la maison, mais c'était en avant de la maison, le niveau équivalent pour une journée, disons, c'était 51 la nuit, c'était 59 le jour.

3050 Maintenant, il y a quand même des choses qui sont intéressantes dans le sens que je vais juste vous lire un extrait :

3055 *« L'impact des pointes de bruit se fait surtout sentir pour les résidences les plus proches d'une voie de circulation. En assimilant le passage d'un véhicule bruyant à une source ponctuelle, on peut considérer les atténuations suivantes par rapport au niveau de pointe mesuré à 15 mètres de distance de la bordure de la route 132. »*

3060 Donc, si on est à 15 mètres, on a une mesure, si on recule à 20 mètres, c'est-à-dire 5 mètres plus loin, le niveau de bruit va tomber de 2.1 dBA. À 25 mètres, il va tomber de 3.8 dBA, à 30 mètres, il va tomber de 5.2 dBA, à 35 mètres, il va tomber de 6.5 dBA. Donc, on voit à l'intérieur de ça, les atténuations à mesure que tu t'éloignes de la source de bruit.

Il y a quelque chose aussi qui est intéressant au niveau des comptages, c'est que dans la nuit, pendant les deux heures et demie qu'ils ont pris des mesures, il y a 62 automobiles qui sont

3065 passées, comparativement à 222 pour une heure la nuit. Donc, ça donne une idée un peu des proportions de trafic. Dans les 62, il y a eu 62 automobiles et il y a eu deux autobus. C'est ça qu'il y a eu pendant les deux heures et demie de nuit.

3070 Donc, ça donne un débit horaire, tantôt on parlait du nombre de véhicules à l'heure, là, la nuit, quand ils ont pris des mesures, il y en a eu 26 à l'heure, alors que de jour on en calcule 240 à l'heure. Donc, c'est à peu près le dixième, la nuit, par rapport au jour. Puis c'est comme je vous mentionnais, il y a des graphiques qui montrent très bien, à chaque fois qu'il passe la nuit un camion ou un autobus — là, c'était des autobus ou une auto — on le voit tout de suite, la pointe, là, c'est très, très facile à dénombrer les passages de véhicules la nuit, comparativement au jour où c'est un peu plus compliqué parce qu'il en passe plus.

3075

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci Monsieur Caron.

3080

Votre seconde question, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

3085 Oui. Ma seconde question, ça va s'orienter vers monsieur Berger. La Municipalité de Chandler, pouvez-vous me donner la...

LE PRÉSIDENT :

3090 Monsieur, monsieur...

M. LUC GIONEST :

3095 Monsieur le Président, la politique que la Ville de Chandler favorise concernant le développement de nouvelles rues, est-ce qu'elle favorise la non-ouverture de nouvelles rues puis essayer de plus développer les rues qui sont là présentes puis les nouvelles rues, ne pas en développer?

3100 **LE PRÉSIDENT :**

Qu'est-ce que vous entendez par de nouvelles rues? Est-ce que c'est dans le secteur compris entre la route de l'Église et la route de l'Anse-aux-Canards?

3105 **M. LUC GIONEST :**

Tout le secteur ouest, tout le quartier Pabos Mills, là.

LE PRÉSIDENT :

3110

O.K., parfait.

Monsieur Berger, oui, allez-y, je vous écoute.

3115

M. PHILIPPE BERGER :

3120

Oui, Monsieur le Président, quand on parle d'une nouvelle rue, habituellement on parle d'un nouveau quartier, d'un nouveau développement résidentiel. Ça prend aussi des promoteurs. Actuellement, nous avons des développements résidentiels qui peuvent recevoir encore d'autres résidences, il n'y a pas de promoteur qui s'est encore pointé à la Ville pour se montrer intéressé à développer. C'est sûr qu'il y a un relevé de terrains potentiels à l'intérieur de notre réglementation et avec la MRC, avec le schéma d'aménagement, il y a toujours des relevés des terrains potentiels pour construire.

3125

C'est sûr que le long de la route 132 future, si jamais il y a construction, ça va prendre un développement résidentiel avec une rue collectrice à la nouvelle route 132, mais aucune nouvelle entrée charretière va être permise sur la construction de la nouvelle route 132.

LE PRÉSIDENT :

3130

Est-ce que, Monsieur Berger, la rétrocession de l'ancien tronçon de la route 132, et finalement aussi, là, il faut considérer le démantèlement du pont, est-ce que ça, ça ne contribuera pas à créer l'ouverture de nouvelles rues?

3135

M. PHILIPPE BERGER :

3140

C'est sûr que c'est des rétrocessions qui vont devenir des rues municipales aussi, parce que la 132 va être rétrocédée à la Ville avec les conditions que vous m'avez demandées tout à l'heure, de revenir avec ça par rapport aux demandes du Conseil municipal, mais si jamais qu'il y a des demandes futures, avec l'économie qu'on vit actuellement, vous savez qu'avec la fermeture de la Gaspesia à Chandler, l'économie est au plus bas, alors il y a eu de l'exode de tous nos jeunes ici, l'exode de plusieurs familles.

3145

Présentement, on ne vit pas dans une demande de nouveau développement résidentiel ou nouveau projet, plan, projet de lotissement. On est capable de vivre présentement avec ce qu'il y a de potentiel et ce qu'il y a dans nos développements résidentiels actuels dans certains secteurs de la Ville, et il y a encore de la place pour recevoir d'autres résidences.

3150

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Berger. Merci, Monsieur Gionest.

M. LUC GIONEST :

3155

J'ai d'autres questions.

LE PRÉSIDENT :

3160

Oui, ça ne sera pas long, parce que je vais voir si...

Madame Olivier, est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre qui s'est inscrit? Donc, il n'y a personne d'autre qui s'est inscrit. Monsieur Gionest se réinscrit, Madame Olivier.

3165

Parfait, asseyez-vous, Monsieur Gionest. Non, mais il fallait quand même que je le demande s'il y avait des gens qui s'étaient réinscrits.

M. LUC GIONEST :

3170

Je comprends, c'est la procédure.

LE PRÉSIDENT :

3175

Oui, voilà.

M. LUC GIONEST :

3180

Je vais revenir au point principal pour lequel j'ai fait opposition. Tout d'abord, pour ce qui est des caractéristiques du milieu bâti, aux alentours du point 3.5, là, sur l'étude d'impact, est-ce que la personne qui est en charge d'analyser le milieu bâti — je ne sais pas c'est qui, Monsieur le Président — a tenu compte de la perte de valeur des propriétés commerciales suite au projet qui est présenté?

3185

LE PRÉSIDENT :

3190

Je pense que la question est quand même assez précise. Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3195

Il y a eu quand même des documents qu'on a déposés, qui parlent de l'impact sur les commerces par rapport à un contournement, les documents dont on parlait tout à l'heure, entre autres, un...

LE PRÉSIDENT :

Mais plus spécifiquement, ça n'a pas été fait pour le présent projet.

3200

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Il y a eu une analyse d'impact globale de faite de tout ce qui était impacté. Monsieur Caron pourrait résumer en gros qu'est-ce que ça a donné en termes de résidences touchées et en termes de... au niveau d'impacts reliés à chacune des variantes analysées. Ça, ça a été fait.

3205

LE PRÉSIDENT :

Mais l'impact, plus précisément, sur les commerces, suite à la réalisation du projet, et spécifiquement pour ce projet-ci, ça n'a pas été réalisé, je pense, dans votre étude d'impact.

3210

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Non.

3215

LE PRÉSIDENT :

Ce que vous avez déposé, c'est par rapport à des projets qui ont eu lieu ailleurs et non ici, c'est ça?

3220

M. VICTOR BÉRUBÉ :

En fait, comme je le dis, au niveau de l'analyse des variantes, on tient compte globalement de l'impact. Si on touche, exemple, 30 résidences, on est conscient que ça a un impact sans faire une analyse pour chacune des résidences. On sait que 30 résidences, ça dévitalise un milieu, que ce soit au niveau humain, premièrement, au niveau économique, au niveau d'une municipalité, ça a des retombées majeures, tout ça. On en tient compte, mais pas spécifiquement faire une étude de marché, par exemple, ou une étude commerciale pour chacune des entreprises ou commerces touchés. Ça, ça n'a pas a été fait dans ce cas-ci, il y avait... il y a des commerces touchés, comme vous le savez, il n'y a pas eu d'analyses pointues pour chacune d'elles de faites, pour répondre à votre question.

3225

3230

LE PRÉSIDENT :

3235

Parfait, c'est la question que monsieur Gionest souhaitait qu'on réponde.

C'est ça, Monsieur Gionest?

3240 **M. LUC GIONEST :**

Oui, pourquoi?

3245 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Pourquoi?

M. LUC GIONEST :

3250 Oui?

LE PRÉSIDENT :

3255 Seconde question. Et Monsieur Gionest, vous me regardez toujours. Vous avez une petite tendance à aller de droite à gauche...

M. LUC GIONEST :

3260 Oui, c'est parce que je louche un peu, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est plus facile de regarder en avant.

3265 **M. LUC GIONEST :**

Je louche un peu, excusez-moi. Vous me donnez le bénéfice du doute, oui?

LE PRÉSIDENT :

3270 Oui.

M. LUC GIONEST :

3275 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3280 Allez-y, Monsieur Bérubé.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3285 Bon. Pourquoi ça n'a pas été fait dans le particulier, parce que, bon, j'aurais le goût de vous répondre simplement qu'on ne le fait pas pour la raison que, actuellement, la Loi ne reconnaît aucune compensation aux commerces contournés, aux industries... il y a aucune reconnaissance de la valeur marchande quelle qu'elle soit, du trafic comme tel face à une propriété quelle qu'elle soit.

3290 Ce qui fait que c'est sûr que les retombées économiques d'un nouveau tracé, oui, on analyse ça en termes larges. On parle, par exemple, de grandes orientations au niveau de développement de corridors routiers, qu'est-ce que ça a comme retombées pour l'industrie comme au niveau social, économique, et cetera, mais précisément, pour une entreprise, on ne le fait jamais. En tout cas, à ma connaissance, ça ne s'est jamais fait, en tout cas, dans tous les dossiers que j'ai eu à traiter.

3295 Par contre, ces dossiers-là sont traités, je dirais, de façon plus macro. Si je parle, par exemple, au niveau du plan de transport, un document entre autres qu'on pourrait vous déposer, sur lequel les grandes orientations ont été discutées et établies avec les autorités du milieu. Quand je parle des autorités, je parle des MRC, entre autres. La MRC du Rocher Percé a participé à ce dossier-là, comme toutes les autres MRC de la Gaspésie.

3300 Ce plan de transport là qui a été élaboré vise un horizon sur 10 à 15 ans d'élaboration de projet. Il y a un document, entre autres, qu'on a déposé là-dessus, à savoir quels sont les projets qu'on anticipe réaliser, quels sont ceux qui ont été faits aussi puis qui s'inscrivent dans le cadre du plan de transport, qui ont été, ces projets-là, ciblés en concertation avec le milieu, par souci de développement social et économique, par souci de s'intégrer éventuellement dans une politique rurale de développement puis de désenclavement des communautés, je ne dirais pas isolées, mais éloignées. La réalité des régions, on la connaît.

3310 Les gens de Gaspé à Matapédia nous demandent un réseau routier leur favorisant les déplacements, leur facilitant les échanges économiques, ça revient tout le temps, ça, les échanges économiques facilités, fluidité, sécurité.

3315 Ce qui fait que ce tronçon-là, bien, écoutez, on ne l'a pas fait en analysant spécifiquement chaque commerce, mais on l'a fait dans une globalité d'intervention, si on peut dire.

LE PRÉSIDENT :

3320 Merci, Monsieur Bérubé. Je vais aller voir du côté de la MRC - CLD, est-ce que monsieur Cyr est parti, oui?

M. FÉLIX CARON :

Oui, il est parti.

3325 **LE PRÉSIDENT :**

3330 Il est parti? Est-ce que vous êtes en mesure de répondre, là, à savoir au niveau de la MRC, est-ce qu'il y a eu peut-être une analyse économique à savoir l'impact que ça pourrait avoir sur les commerces qui sont situés sur le tronçon qui va être... bien, en fait, sur le tronçon qui ne sera plus utilisé comme route 132, mais plutôt comme une circulation locale?

M. FÉLIX CARON :

3335 Aucune analyse économique, ni par la MRC et ni par le CLD.

LE PRÉSIDENT :

O.K., donc il n'y a eu aucune analyse. Parfait, merci...

3340 **M. FÉLIX CARON :**

Pour ce tronçon-là.

LE PRÉSIDENT :

3345 D'accord. Merci, Monsieur Caron.

Oui, allez-y, Monsieur, pour votre autre question.

3350 **M. LUC GIONEST :**

3355 Oui. Vous savez, il n'y a pas seulement expropriation, parce qu'il y a expropriation puis il y a sectionnement. La propriété commerciale que la compagnie 9015-1036 possède part de l'ancienne route 132, je suis la bâtisse numéro, en bleu, le Dépanneur Milène, et la propriété principale, ça va directement jusqu'au lac. Il y a un sectionnement puis en plus, il y a une limitation d'utilisation.

3360 Donc, une limitation d'utilisation, je n'ai pas vu que ça faisait partie non plus de l'impact, de l'évaluation de l'impact. Est-ce qu'une limitation d'utilisation, c'est quasiment dire une expropriation totale?

LE PRÉSIDENT :

3365 Monsieur Bérubé.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3370 Bon. D'abord, on a parlé de deux choses, là, on a parlé de limitation d'utilisation puis de sectionnement puis de... Écoutez, il y a des procédures au niveau de l'acquisition. On parle

3375 d'expropriation, mais en tout cas on aime mieux parler d'acquisition, l'expropriation étant la mesure légale ultime qui ferait qu'on acquiert une propriété, là. On ne parle plus d'un gré à gré quand on parle d'expropriation. Quand on parle d'acquisition, on parle d'un gré à gré, on commence par le gré à gré autant que possible. Ces mesures-là de négociation tiennent compte des dommages, des dommages réels, là, reconnaissables et reconnus. Si, comme le dit monsieur, il y a un dommage créé par le sectionnement, s'il y a un dommage créé par la perte d'accès, par ces choses-là, à ce moment-là on négocie avec le commerçant.

3380 Dans le cas de monsieur, le commerce comme tel n'est pas touché directement, sinon par les immeubles d'extrémité, là. Parce que j'ai de la misère à dissocier, là, entre les immeubles auxquels vous faites référence versus...

M. LUC GIONEST :

3385 Bien, le dépanneur Milène, là, c'est...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3390 Mais je veux dire, le dépanneur comme tel, comme entité, n'est pas touché, l'immeuble est touché, c'est qu'on comprend?

M. LUC GIONEST :

3395 Oui, ce n'est pas le bâti qui est touché, c'est...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui, c'est ça, c'est l'immeuble.

M. LUC GIONEST :

3400 Oui.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3405 Bon. Les dommages à ce moment-là vont être évalués puis il y aura des propositions de faites pour des acquisitions de gré à gré, puis s'il y a mésentente, c'est-à-dire si ce qu'on offre n'est pas acceptable aux yeux du propriétaire ou, et cetera, on va aller à ce moment-là à une instance administrative qui s'appelle le Tribunal administratif du Québec.

3410 **LE PRÉSIDENT :**

Administratif, oui.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3415

Qui va trancher suite à l'écoute de chacune des parties. Tous les dommages qui sont apportés, bien sont entendus. Puis s'il y a une reconnaissance identifiable...

LE PRÉSIDENT :

3420

Dans un tel cas de même, de fractionnement ou de sectionnement de propriété, comment qu'on fonctionne? Quelle est la procédure qui est suivie en termes d'expropriation ou d'acquisition? Est-ce que vous pourriez expliquer ça?

3425

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui. Bien, en gros, je peux vous donner qu'est-ce qu'il en est, puis si vous le voulez, là, j'en profiterais pour vous le mentionner, on pourrait déposer la procédure d'acquisition du ministère des Transports comme tel.

3430

LE PRÉSIDENT :

Oui, ce serait apprécié, effectivement.

3435

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3440

C'est un document qu'on possède en six copies, version électronique, et ça peut être déposé...

LE PRÉSIDENT :

3445

Auprès de madame Lacoursière...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

C'est fait? Il est dans l'étude d'impact en plus.

3450

LE PRÉSIDENT :

C'est fait? Bon, O.K.

3455

M. VICTOR BÉRUBÉ :

En gros, les propriétaires, que ce soit un résidant, un commerçant, et cetera, à partir du moment où on a fait toute la démarche qu'on a expliquée tout à l'heure, à savoir oui, effectivement,

3460 je touche le commerce un tel et de quelle superficie j'ai besoin, et cetera, quand je connais exactement mes besoins, nous rencontrons le propriétaire concerné, il y a une évaluation de la propriété qui est faite. Quand je dis nous, c'est un évaluateur agréé de chez nous qui prend rendez-vous et qui rencontre la personne, qui évalue la valeur, qui visite la propriété, bien sûr, puis qui évalue la valeur de la propriété pour éventuellement revenir faire une offre au propriétaire.

3465 Cette offre-là est analysée par le propriétaire. Le propriétaire peut s'adjoindre une ressource qui s'appelle aussi un évaluateur agréé, dont on paie les honoraires, évaluateur qu'il choisit lui-même. Cet évaluateur-là va l'aider à prendre sa décision. Il peut le faire seul, il peut le faire avec un évaluateur, c'est à son choix.

3470 À ce moment-là, si la proposition convient, il y a entente, si elle ne convient pas, il y a contre-offre, on négocie... bon. C'est la procédure. Advenant le cas où on voit qu'il n'est pas pour y avoir entente, si les parties sont trop éloignées, par exemple, à ce moment-là on enclenche la procédure administrative d'expropriation comme telle, qui est quand même un processus démocratique, dans le sens que la négociation s'en va devant un tribunal, éventuellement, qui tranchera.

3475

LE PRÉSIDENT :

Je pense que vous avez un spécialiste d'évaluation avec vous?

3480

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui.

3485

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais peut-être l'entendre, à savoir comment lui procède, qu'est-ce qu'il retient, finalement, lorsqu'il fait une évaluation.

3490

On vous écoute. Vous êtes? Pour les fins de la sténotypie.

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

Claude Bérubé, agent d'évaluation foncière au ministère des Transports.

3495

En fin de compte, si je comprends bien votre question, est-ce que c'est spécifique au dossier ou en général?

LE PRÉSIDENT :

3500

En général. Prenons un exemple fictif d'un commerce qui serait effectivement handicapé par une future route parce qu'il y a un fractionnement de sa propriété ou quoi que ce soit. Bon,

qu'est-ce que vous regardez, globalement, pour en arriver à offrir une certaine compensation ou une certaine acquisition, là, qu'est-ce qui est regardé?

3505

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

Bon. Si, en tout cas, on peut peut-être parler du... bien, en tout cas.

3510

LE PRÉSIDENT :

On peut parler du cas de monsieur Gionest.

3515

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

On peut peut-être parler du cas, mais, bon, à l'heure actuelle, le commerce comme tel n'est pas touché. C'est ça qu'on évoque. Bon. Si on parle du sectionnement du terrain en arrière par la nouvelle route, je pense que ce n'est pas relié directement au commerce. À la propriété, oui. Bon, c'est quoi que ça comporte? C'est quoi les dommages réellement au sectionnement? Bon. Lors de la visite, on va faire une description de la propriété. Après ça, bien, on va discuter avec le propriétaire, c'est quoi qu'il fait de son terrain, et cetera, et cetera, après ça, on va évaluer s'il y a un dommage.

3520

Si c'est, je ne sais pas, moi, à un moment donné on passerait... il y aurait le dépanneur puis à un moment donné il y aurait un entrepôt en arrière, bien à un moment donné, on passe en plein entre les deux, vous voyez le dommage qui pourrait être créé à cette propriété-là commerciale. C'est qu'on met une route entre deux bâtisses qui...

3525

LE PRÉSIDENT :

Qui sont aux fins, finalement, de l'utilisation d'un commerce.

3530

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

C'est ça. Mais dans ce cas-ci, bon, le commerce comme tel, quand même qu'on passerait la route en arrière, ça sectionne, oui, son terrain, mais je pense que ça ne touche pas à son commerce. Je ne parle pas le détour, je ne parle pas de ça, mais je parle juste du sectionnement. C'est ça que je vois à l'heure actuelle.

3535

3540

LE PRÉSIDENT :

Et l'offre est basée sur la valeur marchande ou...

3545

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

3550 Bon. Pour ce qui est des commerces, oui, c'est toujours la valeur marchande. Le résidentiel, la valeur marchande, bien c'est bien évident qu'il y a des dommages qui s'ajoutent à tout ça, mais oui on se base sur la valeur marchande. Il y a toujours des recherches qui sont faites sur peut-être trois, quatre, cinq ans, dépendamment de la quantité du marché, des ventes. Des fois, ça peut être juste deux ans, mais habituellement on recherche trois, quatre, cinq ans pour avoir une bonne étude puis après ça, on établit la valeur marchande.

LE PRÉSIDENT :

3555 Et je présume que tout ce que vous venez de dire là est quand même très bien explicité dans le document qui a été déposé, là, auprès de madame Lacoursière?

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

3560 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3565 Donc, c'est facile pour monsieur Gionest de lire ce document, de prendre connaissance du document et si jamais il y a des questions autres qui sont soulevées par sa lecture, il pourra toujours venir nous poser des questions demain ou poser des questions relativement à ce document-là. Parfait, je vous remercie beaucoup.

3570 Oui, Monsieur Gionest, continuez.

M. LUC GIONEST :

O.K., pour revenir avec monsieur...

3575 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur moi?

3580 **M. LUC GIONEST :**

Oui, Monsieur le Président, je voulais revenir sur le même sujet. L'indemnité concernant une expropriation commerciale ne doit-elle être basée seulement sur la valeur du bien exproprié ou mais aussi sur le préjudice qui en résulte directement?

3585 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, je pense que vous avez bien compris la question?

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

3590

Oui. Tout à l'heure, je disais qu'un bâtiment commercial, un commerce, en fin de compte, oui, on établit la valeur marchande, mais il est bien évident, quand j'ai parlé de dommages, bon, si on ferme le commerce, c'est bien évident qu'on va étudier les dommages que ça découle, puis on va l'offrir.

3595

Bon. S'il y a des pertes de commerce ou quoi que ce soit, puis de travail... En tout cas, tout est étudié, puis c'est analysé. Je vous dis à l'heure actuelle que moi personnellement, en commerce, je vais aller chercher des personnes-ressources, des comptables pour aller analyser ça. On va regarder tout le chiffre d'affaires, tout ça, les bilans, puis on va analyser notre affaire puis ça va être un comptable qui va faire ça, ce ne sera pas l'évaluateur comme tel. On va faire ça ensemble, puis après ça, on va établir un dommage.

3600

3605

Ça fait qu'il y a la valeur marchande de la propriété, de la bâtisse, les terrains, et cetera, et cetera, après ça, il y a les dommages au fonds de commerce et puis tout ça. S'il y a une perte d'inventaire... En tout cas, il y a bien des sujets, là.

3610

LE PRÉSIDENT :

Mais dans le cas précis de monsieur Gionest, tantôt vous avez mentionné que le commerce qui s'appelle Dépanneur Milène n'est pas impacté du tout. Donc, c'est vraiment juste la partie arrière du terrain qui est affectée.

3615

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

C'est ça.

3620

LE PRÉSIDENT :

À ce moment-là, bon, monsieur Gionest, la question qu'il pose est la suivante, c'est-à-dire que si vous allez prendre une partie de mon terrain en arrière, ça peut porter préjudice à mon commerce.

3625

Est-ce que c'est bien ça que je comprends, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

3630

Exactement, parce que je ne peux plus utiliser la partie restante pour réinstaller mon commerce sur la route. Sur la route principale. Je ne peux plus l'utiliser parce qu'il y a une servitude de non-accès qui va être imposée. Donc, à partir de là, si je ne peux plus réutiliser ma

propriété comme bon me semble, ça n'a plus de valeur pour moi. Si ça n'a plus de valeur pour moi, je demanderais un genre de dédommagement complet. Vous comprenez?

3635

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé, vous comprenez un peu le sens de la question de monsieur Gionest?

3640

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui, je comprends. Puis je comprends que chacun des dossiers dont on va parler est particulier, chacun des 60 dossiers d'expropriation, le dossier de monsieur Gionest l'est aussi, peut-être plus ou, en tout cas, autant que les autres, je le conçois, mais les usages, le chiffre d'affaires, tout ça va être évalué en temps et lieu.

3645

Au niveau des perspectives de développement du commerce qui seraient coupées, ça va être évalué par nos évaluateurs en fonction du zonage aussi qui est là. Est-ce que c'est un zonage commercial? Est-ce qu'il y a des possibilités d'expansion? Tout ça est pris en compte. Mais comme je vous dis, ça, c'est sûr, on ne peut pas faire le débat ici ce soir, toutes ces données-là, on ne les connaît pas. Si je m'avance puis... je vais créer des attentes puis ces attentes-là, je veux dire, chaque dossier est particulier, on va le traiter lorsque le projet sera assez avancé et autorisé, et cetera.

3650

LE PRÉSIDENT :

O.K. Mais pour les lots qui seront touchés éventuellement, est-ce que l'indemnisation, lorsqu'il y aura acquisition par le ministère des Transports de ces parcelles de terrain, vont-ils... est-ce qu'il est question à ce moment-là d'une indemnisation financière ou il peut y avoir un autre type d'indemnisation?

3655

3660

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

Pour ce qui est du commerce?

3665

LE PRÉSIDENT :

Pour ce qui est des parcelles qui devront être utilisées.

3670

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

Bon. Il est bien évident que l'acquisition de terrains, on va l'indemniser.

LE PRÉSIDENT :

3675

Mais est-ce que c'est monétaire ou il pourrait y avoir une autre forme d'indemnisation?

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

3680 Non. Normalement, c'est monétaire, mais il est bien évident qu'il peut y avoir des échanges ou quoi que ce soit, mais ça, on ne sait pas. À l'heure actuelle, je ne peux pas vous le dire, là. Mais il reste que normalement c'est monétaire. On acquiert les terrains, les bâtisses, les dommages, puis on paie.

LE PRÉSIDENT :

3685 Et ces parcelles-là que vous allez acquérir, finalement, parce qu'on sait, en tout cas on présume qu'elles ne seront pas toutes utilisées pour la route, donc il va y avoir quand même une partie de ces terrains-là qui peut-être ne seront pas utilisés comme tels par le Ministère, est-ce qu'à ce moment-là, ils sont cédés au MRNF?

3690

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3695 Écoutez, en fait, là, lorsqu'on est... par exemple, si on prend un lot qui va être coupé par la route, il va y avoir, on voit une partie excédentaire, qu'on appelle, de l'autre côté. Ces parties excédentaires là, dans un premier temps, le propriétaire a le choix de garder sa propriété, la parcelle résiduelle, il va avoir le choix, c'est le premier à décider : non, ceci n'est pas à vendre ou ceci est à vendre parce que je n'ai plus d'accès ou l'accès est trop difficile ou tout ça.

3700 À ce moment-là, le Ministère achète les résidus également. Mais éventuellement, après la construction, je dis bien après la construction parce qu'en cours de construction, bon, on peut profiter de cette propriété-là pour faire des travaux, et cetera, si les règles environnementales le permettent, bien entendu, mais après, il y a revente. Les immeubles excédentaires au Ministère sont tous à vendre à peu près, si je ne me trompe pas.

3705 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça peut être racheté par les particuliers qui ont été expropriés.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3710 Oui. Puis par exemple, si on parle d'agriculture, par exemple, ça peut servir comme outil de compensation, de négociation. Si, par exemple, il y a un producteur forestier qui était... en tout cas, je ne suis pas certain, là, mais un exemple, si on parlait d'un producteur forestier qui était impacté de façon importante, bien on pourrait peut-être prioriser la revente à son endroit ou des choses comme ça pour concilier avec des résidus du Ministère.

3715 C'est sous cette forme-là qui pourrait être autre que monétaire, mais au fond, ça revient à de l'argent quand même.

3720 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, s'il n'y a personne qui les achète, est-ce que vous les gardez ou bien donc vous les donnez, par générosité, vous les donnez au MRNF?

3725 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

On ne les garde pas. On les garde pas, ils sont à vendre. Ils sont à vendre.

3730 **LE PRÉSIDENT :**

Ils sont à vendre.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3735 Toujours à vendre.

LE PRÉSIDENT :

3740 Mais s'il n'y a personne qui veut les acheter?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3745 Ah, il y a toujours preneur, je pense.

LE PRÉSIDENT :

3750 Il y a toujours preneur?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3755 Oui. Ce n'est pas arrivé que... Bien, écoutez, c'est à l'enchère. — Je ne me trompe pas, Claude? — Ça fait qu'à l'enchère, on part à un dollar. Ça fait que regardez...

LE PRÉSIDENT :

3760 Ah, O.K. Donc, si je regarde ça, si jamais vous avez... Bon, le long du lac Blanc, c'est sûr qu'il y a des lots qui vont être acquis, est-ce que le changement de propriété, éventuellement, pourrait conduire à la construction de chalets en bordure du lac Blanc?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Je ne comprends pas votre question, je m'excuse.

3765

LE PRÉSIDENT :

Je vais essayer de la reformuler.

3770

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3775

Disons que vous allez acquérir des terrains de l'autre côté pour produire la route, donc vous allez avoir une emprise...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3780

Les résidus, vous voulez dire, les résidus.

LE PRÉSIDENT :

3785

Bon, supposons que les résidus à ce moment-là sont achetés par... mettons que j'en achète un.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3790

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3795

Et je me décide de vouloir construire un chalet le long du bord du lac Blanc, est-ce que je vais pouvoir le faire? Est-ce que ça pourrait conduire à ce que des particuliers comme moi, qui aiment bien le lac Blanc, pourraient aller se construire des chalets?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3800

Il y a une réglementation municipale qui existe, là, encore. Il y a un zonage. Si c'est permis... Si c'est permis avant, j'imagine que ça va être permis après, là. On a maintenu qu'on allait conserver des accès à ces lots-là forestiers, on s'entend?

LE PRÉSIDENT :

3805

O.K.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3810 Donc, ce serait accessible si la réglementation actuelle de zonage de la Municipalité et de la MRC le permet.

LE PRÉSIDENT :

3815 Je vais aller voir du côté de monsieur Berger de la Ville.

 Monsieur Berger, est-ce que ce serait possible qu'éventuellement il y ait plus de construction sur les berges du lac Blanc?

M. PHILIPPE BERGER :

3820 Tout dépend de la zone, si c'est une zone de villégiature. Par contre, il y a deux règlements qui s'appliquent : il y a le règlement dans les zones forestières qui est le camp de chasse et dans la zone de villégiature, il y a un autre règlement qui s'applique à plus de 300 mètres d'une rue publique, on peut construire un chalet sans lotissement, en autant que les eaux soient traitées, le Q2R8 s'applique.

3825 Par contre, ça leur prend aussi, pour avoir accès à leur chalet, d'après moi ce serait l'intersection de la route 132 et de la montée du lac Blanc, à l'intersection de la route 132 et de ce qu'on appelle, en termes, à Pabos Mills...

3830

LE PRÉSIDENT :

 Est-ce que vous pourriez prendre peut-être le petit pointeur puis essayer de nous montrer ça, Monsieur Berger, ce serait apprécié, pour savoir par où qu'on peut se rendre au lac Blanc.

3835

M. PHILIPPE BERGER :

3840 Bon, ici, il y a un petit chemin d'accès actuellement, là, qui donne accès au lac. Parce qu'ici, avec la nouvelle norme qu'il va y avoir de la route 132, il y a aucune nouvelle entrée charretière comme accès à la route 132, sauf un développement résidentiel avec une rue collectrice. Sauf qu'ici, quand tu descends sur la 132 actuelle, tu as déjà un chalet de monsieur, le père... il est parti, là, Grenier. Il y a monsieur Grenier qui est là, alors monsieur Gionest qui est ici dans son dépanneur Milène, c'est le terrain ici, il n'est pas vraiment adjacent au lac Blanc parce qu'il est loin, soit qu'il faut qu'il soit à 300 mètres et plus de la route publique pour construire un chalet, parce que toutes nouvelles constructions soient adjacentes à une rue, sauf les camps de chasse que tu peux permettre de construire, avec une superficie minimum ou maximum, mais par contre tu ne peux pas traiter les eaux usées puis ce n'est pas habitable à l'année, sauf que le règlement du 300 mètres d'une rue publique, tu peux faire beaucoup plus de choses, mais ça va te prendre un accès aussi.

3850

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci Monsieur Berger. Monsieur, oui, Monsieur Caron je vous écoute.

3855 **M. MICHEL CARON :**

Je voudrais juste rajouter un point, là. Le lac Blanc, pour l'avoir visité, ce n'est quand même pas un lac qui serait si facilement... facile de construire autour de ce lac-là. C'est un milieu qui est très tourbeux tout le tour, là, c'est comme une tourbière qui est autour du lac, là, et puis
3860 c'est sûr que je pense qu'un chalet, il faudrait quand même qu'il soit relativement loin du lac. D'ailleurs, selon moi, c'est un excellent milieu pour l'original.

LE PRÉSIDENT :

3865 Donc, c'est bon pour des chasseurs.

M. LUC GIONEST :

Je suis d'accord avec monsieur, sauf qu'il existe un petit massif rocheux qui part du terrain, de la maison qui va être expropriée, le numéro 1, là, si vous suivez la ligne jusqu'au lac, la maison
3870 numéro 1 qui va être expropriée, si vous suivez la ligne jusqu'au lac de son terrain, juste là, à partir de là, il y a un petit massif rocheux qui part de là puis qui vient le rejoindre, là, jusqu'au lot 26. 26, 25, là, il y a un petit massif rocheux là, qu'il y a possibilité de construire. Sauf que selon moi, il devrait y avoir un accès, là, sur l'autre côté, en face de la sortie qui va y avoir pour rentrer dans le
3875 village de Pabos Mills, il devrait y avoir une sortie préparée pour l'autre côté, dans le but de, plus tard, de créer une route pour pouvoir aller faire un petit développement qui aurait accès à toutes ces propriétés-là, pour éviter d'avoir à faire, selon ces messieurs-là, des sorties sur chaque sortie de terrain.

3880 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est envisagé, Monsieur Caron, de pouvoir avoir peut-être une sortie un peu au lieu... parce que si on regarde la résidence, là, c'est le 1, le numéro 1, c'est ça, la résidence, je
3885 pense?

M. LUC GIONEST :

Oui. Il faut dire que la partie 27, là, qui est juste là, on est propriétaire de ça aussi. La partie 27 qui va être expropriée, ça, cette partie-là, on est propriétaire de ça. Aussi, l'embranchement qui va être fait, qui va rentrer dans le village de Pabos Mills où est-ce qu'est la bretelle, là, cette
3890 pointe-là aussi va être expropriée, là. Ça fait que tout ce terrain-là au complet qui sont en fait deux terrains, un résidentiel, un commercial, le commercial ne sera plus accessible du tout aux services ni à rien. Ça ferait une possibilité, ça limiterait quelque peu les dommages de faire une sorties, puis de permettre un droit pour accéder à tous ces terrains-là, bien sûr avec la collaboration de tous les
3895 propriétaires qu'il y a là, pour faire une rue, pour faire un développement plus tard, peut-être pour

des petits chalets. S'il y a une... parce que ce n'est pas tous des terrains constructibles, malgré tout.

LE PRÉSIDENT :

3900

Oui, Monsieur Caron?

M. MICHEL CARON :

3905

Je n'ai pas bien compris la limite de 300 mètres, là, mais je veux juste vous dire qu'entre deux points qu'on... je vais prendre mon pointeur. La distance que vous avez de là à là, ça, c'est 100 mètres de là jusqu'à là. Puis si vous regardez de la route, là, jusqu'au lac, il y a à peine ça, 100 mètres. Ça fait que s'il y a des limitations de 300 mètres par rapport à certaines choses, j'imagine qu'à la Ville, il va y avoir des limitations aussi au niveau de l'usage de ça, là.

3910

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous quelque chose à rajouter, Monsieur Bérubé?

3915

M. VICTOR BÉRUBÉ :

S'il vous plaît, oui, seulement un mot pour dire simplement qu'advenant le cas où la Municipalité avait des projets avec ses citoyens, avec... des projets de lotissement ou de... je l'ai dit lors de la présentation publique et je le répète : le Ministère est ouvert à discuter avec la Ville pour des accès, pour construire des dessertes pour faciliter des développements, des choses comme ça. Ce genre d'accès là va être permis, en autant qu'il est géré, contrôlé...

3920

LE PRÉSIDENT :

3925

Qu'il est convenu avec la Ville de Chandler, c'est ça?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Dans les respects des règles, de la réglementation municipale.

3930

LE PRÉSIDENT :

3935

Parfait. Merci, Monsieur Bérubé. Ce que je comprends de la réponse de monsieur Bérubé, Monsieur Gionest, c'est que vous devez vous asseoir avec la Ville de Chandler à cet effet puis essayer d'obtenir possiblement ce que vous souhaitez qui soit fait.

M. LUC GIONEST :

3940 Ah non, moi, je ne souhaite pas ça, là, je dis juste que c'est une solution pour ceux-là qui ont des terrains là, là.

LE PRÉSIDENT :

3945 Ah, O.K. Mais vous n'avez pas un terrain là?

M. LUC GIONEST :

Oui, oui, oui, mais...

3950 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais c'est parce que vous sembliez être enclin à vouloir garder un développement éventuel.

M. LUC GIONEST :

3955 C'est sûr, mais pour moi, la solution à tout ça, là, je crois que c'est un secteur là-dedans qui serait, s'il était possible qu'il ne soit pas assujéti aux droits de zonage, de non-accès, là, ce serait... délimiter un secteur, ça réglerait beaucoup de problématique. Est-ce que ce serait possible de délimiter un secteur situé entre les deux sorties de l'ancien village de Pabos Mills qui nous
3960 donnerait accès à construire dans ce petit secteur-là?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé?

3965

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3970 Bien, la topographie à l'heure actuelle ne le permet pas. Je pense qu'on est en déblai de façon importante, puis que ça va être difficile de raccorder un accès là. Mais comme je vous dis, on est toujours ouvert à...

LE PRÉSIDENT :

3975 Mais là, on parlait de non... parce que d'avoir un accès le long de la route, de la nouvelle route, c'est ça que monsieur Gionest mentionne.

M. LUC GIONEST :

3980 Je parle d'un droit de construction. Là, on n'a pas le droit de se construire sur le nouveau tronçon, là. Mais s'il y avait un secteur qui ne serait pas assujéti à cette politique-là, est-ce que ce serait possible d'en avoir un secteur?

LE PRÉSIDENT :

3985 La question est quand même très claire.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3990 Écoutez. Ça, autant que possible ce qu'on ne veut pas, c'est d'investir 13,2 millions pour faire 3.8 kilomètres de route qu'on va refaire dans 20 ans. Si on rouvre ce corridor-là aux accès de toutes sortes, là, aux accès charretières, que ce soit commerces, résidences, et cetera, on va refaire qu'est-ce qu'on a comme problématique au niveau... en termes d'accidents créés par le nombre d'accès.

3995 Monsieur Caron, dans sa présentation, l'a mentionné. La majorité des accidents sont causés... c'est des accidents avec un pattern, excusez mon expression, là, mais à angle droit. C'est des mouvements aux intersections, aux accès. C'est ça qu'on veut éviter, puis c'est ça qu'on appelle un corridor fluide, un corridor qu'on sent confortable. On roule puis on ne pense pas qu'il va nous sortir toujours quelqu'un.

4000 Moi, ce que je dis : oui, en concertation avec le milieu, on va gérer des accès. S'il y a une intersection de rue, puis à l'intersection comme telle, il n'y a rien qui empêche éventuellement la Ville, par exemple, de garder un zonage commercial, réserver ces terrains-là à des dépanneurs, à des services pour la communauté. Ça, je veux dire, le Ministère ne s'opposera pas à ça. Mais d'ouvrir à des entrées charretières pour des développements résidentiels là, on n'est pas d'accord avec ça, ce n'est pas ce qu'on vise.

LE PRÉSIDENT :

4010 Est-ce que vous avez préparé quelque chose qui montrerait, finalement, le nouveau carrefour par rapport au commerce de monsieur Gionest, c'est-à-dire, bon, comment ça va être fait, cette... ce n'est pas un carrefour, mais plutôt une intersection, là, entre le nouveau tronçon et l'actuelle route 132, et par rapport au commerce de monsieur Gionest, comment ça peut être représenté visuellement, finalement?

4015

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4020 Oui. On a fait, à partir d'images de synthèse, là, on a fait des simulations montrant c'est quoi la visibilité qu'on a à l'intersection du commerce. On a aussi préparé des images virtuelles de qu'est-ce que pourrait être une publicité le long de la route pour son commerce, pour celui aussi du... j'oublie le nom, Distribution G.A. incorporée. On a regardé, bon, on a simulé ça pour voir qu'est-ce que ça pourrait être. Ça pourrait être une mesure d'atténuation, on a voulu voir qu'est-ce qui était permis pour ce type de commerce-là en termes de signalisation routière, en respect de notre réglementation, là, si je parle au niveau du gouvernement du Québec, puis en termes de réglementation au niveau de la Ville de Chandler parce qu'eux ont à émettre ces permis-là en dernière instance.

4025

LE PRÉSIDENT :

4030 O.K.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4035 Ou en première instance, ça dépend du bord, du côté qu'on se place. En fait, Michel peut vous présenter ça, qu'est-ce que ça donne sur le plan visuel.

LE PRÉSIDENT :

4040 On vous écoute, Monsieur Caron.

M. MICHEL CARON :

4045 Bon. Alors, tantôt je vous ai fait une animation visuelle, dans le fond, qui est un peu une réalité virtuelle du projet s'il est construit tel que les avant-projets se présentent actuellement. Donc, c'est un modèle numérique de terrain, on utilise des images, des photos aériennes, on utilise des cartes topographiques puis on est capable de construire une maquette puis on va dire une maquette virtuelle.

4050 Et puis à partir des plans d'ingénierie, bien là à ce moment-là, on calle à l'intérieur de la maquette virtuelle, le projet de route avec son pont, avec ses aménagements puis là, à ce moment-là, on est en mesure de se placer à des endroits précis de la chaussée pour être capable de voir comment on devrait percevoir les choses si la route est construite tel que l'avant-projet est dessiné.

4055 **LE PRÉSIDENT :**

Si on regarde, pardon, si on regarde ici...

M. MICHEL CARON :

4060 Oui. Je veux...

LE PRÉSIDENT :

4065 Bien, il ne faut pas employer le mot « ici », il faut dire plutôt...

M. MICHEL CARON :

4070 O.K., oui. O.K., c'est beau.

LE PRÉSIDENT :

4075 Parce que sinon, là, ça ne dit pas grand-chose dans les transcriptions, le mot « ici », tout le monde se perd, puis personne se reconnaît. Maintenant, sur la route, est-ce que la voiture qu'on voit un peu plus loin provient de l'est ou de l'ouest?

M. MICHEL CARON :

4080 Ce serait une voiture qui serait en direction, qui s'en va... Dans cette photo-là, ces voitures-là... La direction que vous voyez, en fait, dans l'image, c'est la direction de Gaspé. Si vous allez vers Gaspé...

LE PRÉSIDENT :

4085 Donc, on s'en va vers l'est.

M. MICHEL CARON :

4090 Vous vous en allez vers l'est.

LE PRÉSIDENT :

4095 Parfait.

M. MICHEL CARON :

Exactement, je m'excuse, on s'en va vers l'est.

LE PRÉSIDENT :

4100 D'accord. C'est juste ça que je voulais savoir.

M. MICHEL CARON :

4105 Voulez-vous, juste avant de vous présenter ces images-là, je vais au moins vous montrer où est-ce qu'elles ont été... à partir d'où elles ont été faites. Donc, la première image que je vais vous montrer, c'est une image qui a été prise ici, qui a été prise environ à 200 mètres, bien en fait qui a été prise à 200 mètres à l'ouest de l'intersection, de la nouvelle intersection, en fait, avec
4110 l'ancienne route 132. 200 mètres à l'ouest.

Les deux autres images que je vais vous présenter, c'est des images qui ont été prises à 200 mètres à l'est, en direction New Richmond, et la dernière image que je vais vous présenter,

4115 c'est une image qui a été prise à la limite du boisé pour essayer de montrer comment on va voir les commerces à partir de la future route 132.

LE PRÉSIDENT :

4120 Et qui se trouve à être tout près, finalement, de la route de l'Anse-aux-Canards.

M. MICHEL CARON :

4125 En fait, qui est vis-à-vis de la route de l'Anse-aux-Canards.

LE PRÉSIDENT :

4130 Exact, parfait.

M. MICHEL CARON :

4135 Donc, la première image, 200 mètres à l'ouest de l'intersection, vous voyez sur l'image un panneau qu'on a placé pour identifier les deux commerces, Dépanneur Milène et Distribution G.A. enregistrée, avec une flèche indiquant aux gens qui circuleront sur cette future route, qu'à 200 mètres, il y a une intersection avec l'ancienne route 132 pour pouvoir aller vers ces deux commerces-là.

4140 Donc, c'est des suggestions qu'on fait. Il faut comprendre que nous, ce qu'on s'était fait dire, il y a des gens qui étaient préoccupés par l'affichage ou la perte de visibilité, nous, on a un peu analysé comment on pouvait compenser cette perte de visibilité-là et/ou d'accès direct. Donc, c'est un peu le contexte pourquoi on a préparé ces images-là.

4145 Ce que vous voyez sur l'image, la bâtisse ici, la bâtisse sur l'image, c'est le 2A, route de l'Anse-aux-Canards.

LE PRÉSIDENT :

4150 O.K., donc la résidence 2A, route de...

M. MICHEL CARON :

4155 La résidence 2A, route de l'Anse-aux-Canards. À ce point-ci, on ne peut pas voir le dépanneur ou voir la boucherie.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Je peux vous dire...

4160 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Bérubé.

4165 **M. MICHEL CARON :**

Mais là, nous sommes à...

4170 **LE PRÉSIDENT :**

À 200 mètres. C'est ça, il reste 200 mètres à parcourir avant de...

4175 **M. MICHEL CARON :**

Peut-être 250 mètres environ de l'intersection.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4180 Il y a une précision que je voudrais apporter. C'est que le panneau qui est montré là actuellement, en vertu de la *Loi sur la publicité le long des routes* gérée par le gouvernement du Québec, il est légal à l'heure actuelle, montré là.

LE PRÉSIDENT :

4185

Montré là, c'est légal.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4190 Il est légal. Il faut qu'il soit à 200 mètres de l'intersection. C'est le minimum, aussi près qu'il peut être.

Si je vais au niveau de la réglementation de la Ville de Chandler...

4195 **M. PHILIPPE BERGER :**

Il est illégal.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4200

Celui-là, selon...

M. PHILIPPE BERGER :

4205 Illégal.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4210 Bon, c'est ça. En tout cas, moi, selon notre interprétation du Règlement, puis écoutez c'est vous qui allez trancher là-dessus, il y en avait un des deux qui ne l'était pas. Michel va en montrer un tout à l'heure dans l'autre sens. Je ne sais pas si vous l'avez regardé aussi, Monsieur...

M. PHILIPPE BERGER :

4215 Non. Monsieur le Président, je ne l'ai pas regardé.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

4220 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

4225 En tout cas, mais au niveau de la réglementation gouvernementale provinciale, ils sont légaux. C'est sûr que c'est la Ville qui a le dernier a sur l'émission des permis à ce niveau-là. Les commerçants, de la manière dont ces permis-là sont délivrés, c'est géré par la Ville. Ils ont une réglementation là-dessus, en tout cas on en a eu les grandes lignes, mais comme je vous dis, moi, j'ai fait l'exercice au niveau des lois provinciales puis il serait légal à cet endroit-là. Celui que Michel va montrer tout à l'heure serait légal aussi, en autant qu'il est à 200 mètres de l'intersection.

LE PRÉSIDENT :

4230 O.K. Donc, si je comprends bien, finalement, c'est pour le Ministère et selon la réglementation provinciale, ce panneau-là est légitime, il peut être installé en tout temps et je comprends aussi que du côté de la Ville de Chandler, c'est illégal.

4235 Votre politique d'affichage ne le permet pas et quelles en sont les raisons, Monsieur Berger?

M. PHILIPPE BERGER :

4240 La politique pour l'affichage à l'intérieur des limites de la Ville de Chandler, concernant la réglementation, tu t'affiches où tu opères. Par contre, à une intersection, vous avez des genres de pictogrammes que vous pouvez avoir, genre touristique bleu ou vert, où vous pouvez indiquer qu'il y a un dépanneur et il y a l'autre commerce. Mais par contre, tu ne peux pas t'afficher sur la route 132. Exemple, le CANAP de Grande Rivière a appelé la Ville de Chandler, il voulait installer

4245 justement le même modèle d'affichage à l'intérieur des limites de la Ville de Chandler et c'est interdit.

LE PRÉSIDENT :

4250 Et là, vous parlez de pictogramme. Mais je comprends, je pense que les pictogrammes ne s'adressent qu'aux activités touristiques, par exemple?

4255 **M. PHILIPPE BERGER :**

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

4260 Comme la base de plein air, alors qu'une ville ou des équipements récréatifs d'une ville, un commerce, une industrie et un dépanneur ne sont pas admissibles à cette politique-là...

M. PHILIPPE BERGER :

4265 C'est interdit.

LE PRÉSIDENT :

4270 ... qui est administrée, finalement, par l'Association touristique régionale.

M. PHILIPPE BERGER :

4275 Par contre, dans notre réglementation d'urbanisme qui a été uniformisée en 2006, c'est permis, comme pour la base de plein air de Bellefeuille et le Bourg de Pabos, parce que c'est touristique aussi. Mais par contre, pour un autre commerce ou industrie commerciale et industrielle, il faut que tu t'affiches où ton commerce est situé.

LE PRÉSIDENT :

4280 Bon. Mais...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4285 Excusez, c'est parce que je sens qu'on confond deux choses. C'est que la signalisation bleue sur laquelle vous parlez de pictogramme, entre autres le camp Bellefeuille, le Bourg de Pabos est annoncé est à l'intérieur de l'emprise.

M. PHILIPPE BERGER :

4290

C'est ça. Ça, c'est à l'extérieur de l'emprise.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4295

Mais ce que vous parliez tout à l'heure, Monsieur Berger, c'est à l'extérieur de l'emprise, il faut faire la nuance.

M. PHILIPPE BERGER :

4300

Même si c'est à l'extérieur de l'emprise...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4305

Il a le droit de mettre des pictogrammes à l'extérieur de l'emprise comme il veut, en autant qu'il respecte votre réglementation.

M. PHILIPPE BERGER :

4310

C'est en plein ça.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

C'est ça.

4315

M. PHILIPPE BERGER :

C'est ça. C'est ça que j'ai soulevé tout à l'heure dans ma première intervention.

LE PRÉSIDENT :

4320

Est-ce que la Ville de Chandler pourrait modifier sa réglementation pour éventuellement permettre cette signalisation?

M. PHILIPPE BERGER :

4325

4330

Vous allez peut-être rire de ce que je vais donner comme exemple, on ne veut pas en faire une ville comme le village des Flinstones Parce que si on commence à permettre l'affichage partout, on va se perdre dans l'affichage. Il y a le côté, il y a le côté esthétique aussi, puis il y a le côté qui est permissible. On va diminuer, on va diminuer en superficie en permettant comme des genres de pictogrammes et des... Ce qui est en place, toute la signalisation qui est en place, l'affichage commercial en place actuellement, elle bénéficie de droits acquis. La journée que le commerçant va l'enlever, c'est terminé.

LE PRÉSIDENT :

4335

Donc, si je comprends bien, la politique de la Ville de Chandler a une certaine priorité sur la politique du ministère des Transports, même s'il y en a un qui est à l'intérieur de l'emprise et l'autre à l'extérieur.

4340

M. PHILIPPE BERGER :

Vous voyez qu'est-ce que ça a l'air, là?

4345

LE PRÉSIDENT :

Donc, pour la Ville de Chandler, ce n'est pas acceptable. C'est ce que vous me dites?

M. PHILIPPE BERGER :

4350

Non. J'aime autant être honnête avec le contribuable qui est ici, ne pas lui faire miroiter des choses...

LE PRÉSIDENT :

4355

Oui, Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4360

Juste une seconde, parce que je tiens à le préciser. Dans toutes les villes, c'est la Ville qui émet le permis.

M. PHILIPPE BERGER :

4365

C'est ça.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4370

Puis le cas de Chandler, ce que monsieur Berger cite, il est loin d'être le seul. C'est dans nombre de villes où est-ce que c'est interdit, les arbres de Noël puis des ci, puis des ça. Ils limitent, ils contrôlent... bon. Maintenant, il faut respecter ça. Moi, je vous ai dit qu'est-ce qu'il en était...

LE PRÉSIDENT :

4375

Donc, en fait, vous nous faites part qu'il y aurait une possibilité pour le ministère des Transports, sauf qu'il faut toujours que ce soit approuvé par la Ville de Chandler.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4380 Tout à fait, voilà. C'est comme je vous disais tout à l'heure, c'est...

LE PRÉSIDENT :

4385 Comme dans plusieurs villes au Québec, c'est ça?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4390 Oui, exactement. Nombre de villes interdisent l'affichage, ils sont loin d'être les seuls dans la MRC. Je ne sais pas si monsieur Caron connaît la réglementation ailleurs, mais...

LE PRÉSIDENT :

4395 Monsieur Caron, êtes-vous en mesure de répondre?

M. FÉLIX CARON :

4400 Bien, pour la MRC, bien premièrement, le schéma d'aménagement, ça ne s'applique pas aux citoyens. C'est un document de planification qui met les bases pour la réglementation d'urbanisme dans les municipalités. Nous, la base au sujet de l'affichage, on est allé avec une norme de deux affiches permises par municipalité. Suite à ça, les municipalités ont le loisir de les accepter ou de les refuser dans leur territoire, ce qui a été fait pour la Ville de Chandler.

LE PRÉSIDENT :

4405 Donc, pour l'ensemble de la Ville de Chandler, une permission pour deux affiches, c'est ça?

M. FÉLIX CARON :

4410 Nous, dans le schéma d'aménagement, on autorise chacune des municipalités à avoir deux affiches, généralement une avant et après le commerce. Mais la Ville de Chandler, elle, elle a décidé de ne pas se prévaloir de ce droit-là et de les interdire, ce qui est totalement leur droit.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci, Monsieur Caron.

Oui, Monsieur Gionest?

4420

M. LUC GIONEST :

4425 O.K. Compte tenu que tous ces impacts négatifs là, ça va, à court ou à moyen terme, ça va créer une fermeture du commerce, c'est indéniable, ne croyez-vous pas que les citoyens du quartier de Pabos Mills, Monsieur le Président, ont droit à avoir des services disponibles, accessibles?

LE PRÉSIDENT :

4430 Je vais aller voir monsieur Bérubé de ce côté-là.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4435 Écoutez, au niveau de l'accessibilité puis du service disponible, nous autres, ces commerces-là, on les considère encore là. Puis si vous me laissez terminer, si je peux avoir la permission de continuer avec la présentation que monsieur Caron avait commencée...

LE PRÉSIDENT :

4440 Oui, allez-y.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4445 On a une autre image synthèse qui est intéressante, celle prise à l'intersection.

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

4450 **M. MICHEL CARON :**

4455 Alors, on va laisser faire les affichages, là, mais voici ce qu'aurait l'air la configuration de la future intersection avec l'ancienne route 132 et la nouvelle route 132. On voit la bâtisse de la boucherie, premier bâtiment sur le côté, et le dépanneur Milène à côté.

LE PRÉSIDENT :

4460 Et ça se trouverait à combien de mètres de l'intersection, mettons la boucherie est à combien de mètres?

M. MICHEL CARON :

4465 La boucherie, de mémoire je pense que le dépanneur Milène est à 150 mètres, donc la boucherie, elle, serait plus près de ça. Il faudrait que je le mesure, je vais demander à quelqu'un de le mesurer puis...

LE PRÉSIDENT :

4470 Non, non, mais c'est des approximations. Donc, si vous me dites que le dépanneur...

M. MICHEL CARON :

4475 Dans l'ordre de grandeur, c'est moins de 150 mètres de l'intersection.

LE PRÉSIDENT :

4480 Exact. Probablement peut-être à quelque chose comme 120 mètres, 100 mètres, là, dans ce style-là.

M. MICHEL CARON :

Moins de 100 mètres dans le cas de la boucherie, c'est certain.

4485 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

M. MICHEL CARON :

4490 Mais sur le panneau, on le verrait quand même assez facilement. Vous voyez, comme je vous disais tantôt, entre deux lignes rouges, ça nous donne 100 mètres. Donc, si vous regardez la boucherie, elle est située à environ... on va dire 40 mètres de l'emprise ou 60 mètres, disons, de la chaussée.

4495 **LE PRÉSIDENT :**

60 mètres de la chaussée. Le dépanneur est un peu plus...

4500 **M. MICHEL CARON :**

Le dépanneur, lui, est un peu plus loin, je vous dirais encore... de l'intersection, je vous dirais 150 mètres.

4505 **LE PRÉSIDENT :**

C'est quand même... parce qu'ils sont, les deux commerces sont quand même assez à proximité l'un de l'autre, donc c'est possiblement moins.

4510

M. MICHEL CARON :

Et puis là, tantôt, on parlait de reboisement, mais vous comprenez qu'actuellement on n'a pas placé beaucoup d'aménagement paysager parce que l'intention c'était de pouvoir donner une vision de la perception des commerces par rapport à la future route 132, mais c'est certain qu'avec l'accord des commerçants, on pourrait planter des arbres dans le terre-plein, là... dans le terre-plein ici, là.

4515

Là, on a figuré une végétation basse avec un fossé, mais on pourrait planter des arbres.

4520

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est évident que si vous plantez des arbres, à ce moment-là la visibilité des commerces se...

4525

M. MICHEL CARON :

Non, mais sans nécessairement créer un... Oui, mais sans nécessairement créer un écran complet.

4530

M. VICTOR BÉRUBÉ :

De toute manière, il y a une double intersection, ce qui fait que les triangles de visibilité qu'on conserve habituellement, il n'y en aurait pas d'aménagement d'arbres hauts à cet endroit-là, on n'a pas intérêt à en avoir, que ce soit pour le déneigement, que ce soit pour la visibilité d'accès, et cetera.

4535

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4540

M. VICTOR BÉRUBÉ :

C'est sûr que ce serait quelque chose de discret.

4545

M. MICHEL CARON :

Oui, une végétation basse, c'est vrai dans le fond.

4550

LE PRÉSIDENT :

4555

Parfait. Merci à monsieur Caron, merci Monsieur Bérubé.

Il est déjà 22 h 50, nous allons arrêter pour ce soir. Nous allons continuer demain après-midi à 13 h 30. Donc, demain après-midi à 13 h 30.

4560

Monsieur Gionest, est-ce que vous allez être disponible demain après-midi ?

M. LUC GIONEST :

4565

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

4570

Absolument? Parfait. Donc, tous ceux qui ont été présents ce soir, bien si vous avez une petite chance peut-être, encore une fois je vais répéter le message, de remplir le questionnaire que madame Olivier a à l'arrière et j'espère vous revoir également demain après-midi à 13 h 30. Merci beaucoup pour votre participation ce soir et au plaisir de se voir demain après-midi. Merci.

AJOURNEMENT

4575

4580

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

4585

YOLANDE TEASDALE, s.o.

4590