

**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 2

Séance tenue le 17 septembre 2008 à 13 h 30
Base de plein air Bellefeuille
70, route de la Plage
Chandler (Pabos Mills)

SÉANCE DU 17 SEPTEMBRE 2008

MOT DU PRÉSIDENT 1

LE PRÉSIDENT: 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR 1

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. LUC GIONEST 5

M. GUY LANTIN 16

M. LUC GIONEST 20

M. GUY LANTIN 29

M. LUC GIONEST 42

DISCOURS DE FERMETURE 125

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonjour. Nous débutons la deuxième séance de la Commission d'enquête et d'audiences publiques sur le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler.

10 Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance.

Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

15 Bonjour, Monsieur le Président. Oui, il y a des documents qui ont été déposés suite à votre demande, puis certains autres documents qu'on souhaiterait déposer aussi. Si vous voulez je peux vous les énumérer?

LE PRÉSIDENT :

20 S'il vous plaît, Monsieur Bérubé.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

25 Comme premier document, la présentation du projet de réaménagement de la route 132 à Chandler telle qu'on vous l'a faite hier, tel que monsieur Caron vous l'a présentée. On vous l'a remise hier en version électronique, maintenant les versions papier sont déposées à vos bureaux à Québec, c'est fait de ce matin.

30 Deuxième document, la présentation de l'impact sonore, version électronique remise et version papier transmise au bureau du BAPE chez-vous à Québec également.

35 Troisièmement, les simulations visuelles qu'on a présentées au niveau des panneaux publicitaires puis de la vue qu'on a de l'intersection vers la route 132 et de l'Anse-aux-Canards.

Un quatrième document qui est intitulé *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, qui traite de la procédure d'acquisition clairement établie, là, noir sur blanc, quelle est-elle, un document qui est quand même à propos.

40 Un cinquième document dont j'ai fait allusion rapidement hier, qui est le Plan de transport Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine, accompagné d'un sixième document qui fait, en fait, front avec le précédent, qui est le Plan d'action relié au Plan de transport comme tel, Plan d'action 2004 - 2009 lié au Plan de transport.

45 Le septième document, qui est *Le Détournement d'une route, Loi et jurisprudence* en ce qui concerne tout l'aspect législatif entourant les préjudices causés suite à un détournement d'une route.

50 Un huitième document, *Modalités d'expropriation en milieu agricole*. Il se rattache un peu au précédent au niveau des acquisitions d'immeubles à des fins gouvernementales, toutefois c'est précisé plus particulièrement pour ce qui est des milieux agricoles et forestiers; il est intitulé agricole, mais en fait, il traite également des lots boisés puis de la production forestière.

55 Il y a un neuvième document qu'on a préparé suite à la demande hier soir, en toute fin de soirée, au sujet du tracé discuté avec la Ville de Chandler à la fin des années 90, là, on parlait de 98, on a retracé la lettre en question et il y a effectivement un croquis de rattaché à cette lettre-là, qui fait état du tracé tel qu'il était discuté à l'époque. Ça, quand vous le voudrez, j'apprécierais qu'on reparle de ce sujet-là, j'aurais des précisions à apporter là-dessus.

60 C'était les neuf documents que nous avons à déposer.

LE PRÉSIDENT :

65 Parfait. Merci, Monsieur Bérubé. Puis on comprend aussi que si jamais au cours de l'après-midi il y a d'autres présentations, soit Power Point ou simulation visuelle, bien à ce moment-là on vous demande de les déposer au même titre que les autres documents qui ont été déjà été déposés.

70 Maintenant, je vais aller voir du côté des personnes-ressources. Madame Saint-Amant, avez-vous de nouveaux documents à déposer?

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

75 On n'a pas à déposer de documents, par contre vous nous aviez demandé de vérifier auprès de nos spécialistes la validité de l'étude de bruit. Je vais laisser mon collègue Hervé Chatagnier vous répondre à ce sujet.

LE PRÉSIDENT :

80 Parfait. Oui, Monsieur Chatagnier?

M. HERVÉ CHATAGNIER :

85 Oui. Bonjour, Monsieur le Président. Alors, nos experts nous disent que l'étude est encore valable, elle a été faite en 2001 avec des prévisions pour 2007. Cependant, il pourrait y avoir des changements mineurs et même des changements à la baisse parce que c'était basé sur des données assez optimistes.

90 Ce qu'on fait aussi, c'est, de façon assez régulière, quand il y a des études qui datent de longtemp, c'est qu'on demande au promoteur de les mettre à jour dans le cadre de sa demande de certificat d'autorisation à l'article 22.

LE PRÉSIDENT :

95 Parfait. Merci, Monsieur Chatagnier. Du côté du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Monsieur Dorais?

M. MARTIN DORAIS :

100 Bonjour, Monsieur le Président, je n'ai aucun document à remettre.

LE PRÉSIDENT :

105 Parfait. Et, Monsieur Hazel, de votre côté?

M. FRANÇOIS HAZEL :

Bonjour, Monsieur le Président, aucun document.

LE PRÉSIDENT :

110 Parfait. Monsieur Berger, avez-vous des documents qui ont été déposés?

M. PHILIPPE BERGER :

115 Monsieur le Président, j'ai remis cinq copies supplémentaires des copies que j'avais remises hier soir seulement qu'en une copie. Madame Lacoursière m'en a demandé cinq autres copies, ce que je lui ai remis il y a environ cinq minutes.

LE PRÉSIDENT :

120 Est-ce que vous lui avez remis aussi une version électronique de ces documents?

M. PHILIPPE BERGER :

125 Non. Je peux lui faire parvenir.

LE PRÉSIDENT :

130 Oui, ce serait apprécié, Monsieur Berger, si vous pouvez faire parvenir à madame Lacoursière, ce serait fort apprécié.

M. PHILIPPE BERGER :

Merci, Monsieur le Président.

135 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, merci.

140 Madame Chagnon, bonjour. Ça nous fait plaisir de vous accueillir cet après-midi avec nous. Maintenant, je pense que vous avez des documents qui vous avaient été demandés et qui ont été déposés, je crois, auprès de la Commission?

Mme MARIE CHAGNON :

145 Oui, c'est ça. Ça a été déposé la semaine passée.

LE PRÉSIDENT :

150 Parfait. Merci, Madame Chagnon. Monsieur Caron, est-ce que vous avez de nouveaux documents à déposer?

M. FÉLIX CARON :

155 Aucun nouveau document.

LE PRÉSIDENT :

Aucun nouveau document, parfait, merci.

160 Le registre est présentement ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour venir poser vos questions. Si vous avez l'intention, encore une fois, de présenter un mémoire à la Commission, veuillez en faire part à madame Anne Lacoursière, coordonnatrice de la Commission, qui est à la table située à l'arrière de la salle.

165 Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à rappeler les règles de procédure en audience.

170 Donc, première, je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions. Vous pouvez poser deux questions par intervention et ce, sans sous question. Vous pouvez vous réinscrire au registre tant et aussi longtemps que vous le souhaitez. Toutes les questions et réponses me sont directement adressées et, enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarques désobligeantes, propos diffamatoires ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

175 J'invite maintenant en avant, monsieur Luc Gionest.

M. LUC GIONEST :

Bonjour, Monsieur le Président.

180

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur Gionest.

185

M. LUC GIONEST :

Ma première question, ça adonne bien, Monsieur le Président, c'était concernant la lettre du 21 janvier 1998 qui a été envoyée par le ministère des Transports à l'ancien Conseil municipal de Pabos Mills. Est-ce que ça serait possible qu'on nous fasse la lecture de ce document?

190

LE PRÉSIDENT :

Certainement. D'autant plus que monsieur Bérubé semble vouloir revenir sur la question. Donc, je laisse la parole à monsieur Bérubé.

195

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Vous voulez que j'en fasse la lecture?

200

LE PRÉSIDENT :

Oui. Si vous pouvez en faire la lecture, puis après ça peut-être expliquer un peu les choses que vous vouliez peut-être nous donner de l'avant tantôt.

205

M. VICTOR BÉRUBÉ :

En fait, il s'agit d'une lettre adressée à monsieur Claude Cyr, maire de la Municipalité de Pabos Mills, à l'époque, avant la fusion on s'entend, par le directeur territorial de l'époque au ministère des Transports à Rimouski, monsieur Jean-Louis Loranger. Ça commence comme suit :

210 *Objet : réfection de la route 132.*

Monsieur,

215 *Nous avons pris connaissance de votre lettre accompagnée de la
résolution précitée, lesquelles nous furent référées par le ministre des Transports,
monsieur Jacques Brassard, concernant la réfection de la route 132 et
l'acceptation du tracé antérieurement proposé par le Ministère.*

220 *La rencontre du 13 janvier dernier nous a permis d'avoir une
compréhension commune du dossier et de s'entendre sur la définition des
interventions souhaitées. Le Ministère reconnaît la justification d'intervenir avec un
nouveau tracé pour corriger le gabarit et l'ensemble des déficiences géométriques
de la route 132 à l'intérieur de votre Municipalité.*

225 *Le premier projet considéré se situera dans la partie ouest, soit de vos
limites avec la Municipalité de Newport, t pour se raccorder au secteur de la rue de
l'Église (limite du projet réalisé en 97). »*

230 Il faut comprendre ici, là, qu'il était question en fait de plus d'une phase, là. Le projet qui est
l'objet de cette audience est inclus, en plus du projet qui est en cours de réalisation à l'heure
actuelle, dont on voit le chantier actuellement.

LE PRÉSIDENT :

235 C'est ça, un peu plus loin que la route de l'Église.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

240 Plus à l'est, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

En allant vers Chandler.

245 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

*« La deuxième partie située plus à l'est et se raccordant aux limites de
Chandler sera considérée ultérieurement après réalisation de la phase 2.*

250 *Dans l'immédiat, ceci implique que le Ministère ne réalisera pas le projet
ponctuel d'intervention au pont de l'Anse aux Canards et ses approches prévues à
l'été 98 et que votre Municipalité accepte que ce pont soit démoli après l'ouverture*

du nouvel axe de la route 132 et assume la responsabilité d'entretien des parties restantes de cette ancienne route.

255

Deuxième page :

Le nouveau corridor prévoira l'imposition, en partie, de non-accès pour sauvegarder sa fonction sécurité et votre implication et collaboration en regard de votre Plan d'urbanisme seront essentielles. Le Ministère actualisera son étude d'opportunité pour la phase 1 afin de statuer sur le tracé optimal qui vous sera soumis pour discussion et approbation dans les prochains mois.

260

Compte tenu de l'absence d'intervention majeure quant à l'installation de services municipaux, le Ministère conserve la maîtrise d'œuvre de la préparation de ce projet qui sera prévu à la programmation lors de notre prochaine revue de programmes et dont la réalisation sera conditionnelle au délai de préparation et disponibilité budgétaire.

265

Si cette orientation vous agrée, nous vous demandons qu'elle soit confirmée par résolution municipale.

270

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées. »

À cette lettre était accompagné un croquis montrant les tracés discutés, les emplacements des travaux. Il y avait deux options de montrées sur le croquis, ce croquis-là a été déposé avec la lettre. Je ne sais pas si on l'a? On peut vous la montrer en version électronique.

275

En fait, pendant que mon collègue s'occupe de placer l'image sur l'écran...

280

LE PRÉSIDENT :

Oui. Allez-y.

285

M. VICTOR BÉRUBÉ :

En fait, il était déjà question d'abandonner un pont, de tracé hors route en 98. Plus tard, il a continué d'y avoir des discussions, des échanges. Dès l'année 2000, il y a eu un protocole d'entente de signé avec la Municipalité et le ministre des Transports confiant la maîtrise d'œuvre de la préparation éventuelle du projet à la Ville de Chandler. Ce protocole d'entente là stipule bien qu'il y a une étude d'impact qui doit d'abord être préparée afin de déterminer une meilleure... bien, ce n'est pas dit, mais une étude d'impact, on le sait, en fait ça sert également, en plus d'évaluer les impacts, à déterminer le meilleur tracé.

290

Donc, en 98, le tracé comme tel n'était pas arrêté. Oui, il était question déjà d'un tracé hors chaussée, mais dans toute étude d'impact, habituellement, on fait l'analyse d'un tracé dans le tracé actuel. Puis au cours de préparation de l'étude d'impact, ces options-là ont toutes été étudiées, ça

295

300 a été rediscuté, il y a eu des consultations publiques qui ont été faites par après, il y a eu des échanges avec les conseils municipaux, il y a eu des échanges avec des gens du milieu, puis finalement pour en arriver au tracé déposé en 2004, 2005, qui était le tracé qu'on connaît à l'heure actuelle, qu'on présente aujourd'hui.

305 Ce qui fait que oui, en 98, il était déjà question d'un tracé hors route. Ça aurait pu ne pas être le cas, c'est ce à quoi je veux en venir. Ce n'a pas vraiment d'incidence dans le sens que de 98 à 2004, il y a eu du travail permettant de déterminer où serait le tracé.

LE PRÉSIDENT :

310 En fait, il y a eu une évolution au cours des ans.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Tout à fait, puis c'est normal. Il évolue encore aujourd'hui, le projet.

315 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Est-ce que le protocole que vous avez mentionné tantôt, vous pourriez le déposer?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

320 Oui, c'est un document qu'on pourrait déposer, mais en tout cas peut-être pas aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

325 Non, non, non, je comprends...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

330 Je ne sais pas si on aura le temps de faire les copies, mais c'est quelque chose qui pourra être déposé.

LE PRÉSIDENT :

335 Je comprends que vous allez l'envoyer au bureau à Québec auprès de...

M. VICTOR BÉRUBÉ :

340 C'est un protocole d'entente signé entre les autorités de la Municipalité de Pabos Mills à l'époque et le Ministre, monsieur Brassard, qui était ministre des Transports.

LE PRÉSIDENT :

345 Parfait. Merci, Monsieur Bérubé.

Oui, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

350

Oui, Monsieur le Président, l'acceptation de la lettre d'intention qui avait été envoyée par le ministre, la résolution qui acceptait, par l'ancien Conseil municipal, là, c'était basé sur le fait que la route, le nouveau tracé de la route devait se faire entre la baie Saint-Hubert et la limite ouest de la route présente, là, la limite ouest de la sortie du chemin Olsen. C'était ça qui était indiqué. La
355 Municipalité acceptait le fait qu'il y ait une réfection du nouveau tronçon à condition que le tracé demeure dans le même tracé existant jusqu'à la route Olsen. N'est-ce pas vrai, Monsieur?

LE PRÉSIDENT :

360

Oui, Monsieur Bérubé, est-ce que la résolution de la Ville de Pabos Mills à l'époque était en relation directe avec la lettre qui avait été envoyée par monsieur Jean-Louis Loranger?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

365

Bien, à mon avis, oui. Écoutez, le contenu exactement... je ne pensais pas que ça entraînait aussi dans le détail au niveau du choix comme tel, du choix du tracé comme tel, mais je reviens à ce que je disais tout à l'heure; tout ça a évolué.

370

Au départ, peut-être que c'était dans les discussions, je n'ai pas participé à ces discussions-là puis qu'est-ce qui en a été vraiment, mais en cours de route on n'a jamais caché les intentions, le projet a été débattu publiquement puis il est ce qu'il est aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

375

Parfait. En fait, Monsieur Berger, êtes-vous un peu au fait de toutes les démarches qui ont été entreprises, puis évidemment comme monsieur Bérubé vient de le mentionner, la Ville a participé finalement à l'évolution de ce projet en ayant des rencontres avec le Ministère? C'est ce que j'en comprends un peu de ce que monsieur Bérubé nous a mentionné tantôt.

380

M. PHILIPPE BERGER :

Effectivement, Monsieur le Président, depuis plusieurs années que ça chemine, on chemine dans le dossier, ça a évolué avec les années. C'est sûr qu'on avait parlé de l'ancien tracé dans l'ancien corridor de la route 132, qui était de la route Olsen aller jusqu'à la baie Saint-Hubert,

385 mais il y avait, d'après moi, une vingtaine d'expropriations et le corridor routier ne répondait pas
aux exigences concernant une nouvelle route de transit.

C'est pourquoi que dans l'évolution, il y a eu le nouveau tracé qui a été proposé puis il y a
eu quelques rencontres publiques. Il y a eu des rencontres avec la Ville, après la fusion de 2001, il
390 y a deux rencontres à Pabos Mills, si je me souviens bien, et de ce qui avait été proposé par le
ministère des Transports, c'est le tracé qui est déposé aujourd'hui qui avait été retenu.

LE PRÉSIDENT :

395 Mais à ce moment-là dans vos discussions, l'aval avait été accordé sans nécessairement
avoir une résolution comme telle, l'aval de la Municipalité relativement à la proposition d'un tracé
qui pourrait être autre que celui qui avait été précisé antérieurement, on peut s'entendre que cet
aval-là a été accordé, entre parenthèses, sans résolution, mais il y a eu quand même un aval pour
regarder ce tracé-là, finalement.

400

M. PHILIPPE BERGER :

L'aval verbal, Monsieur le Président, a toujours été donné par les membres du Conseil.
C'est parce que ça consistait, premièrement, à la sécurité. C'était pour la sécurité des gens, puis
405 c'était un tronçon qui était très dangereux, la courbe de l'Anse-aux-Canards et le pont de la rivière
de l'Anse aux Canards aussi.

LE PRÉSIDENT :

410 Merci, Monsieur Berger. Autres questions?

M. LUC GIONEST :

J'ai d'autres questions, mais je dois céder à monsieur, là, parce que j'ai mes deux...

415

LE PRÉSIDENT :

Bien, c'est parce que tantôt vous avez demandé de lire une lettre, là. Je vous en donne
une autre, profitez-en, ça n'arrive pas souvent.

420

M. VICTOR BÉRUBÉ :

425

Pardon, Monsieur le Président?

M. LUC GIONEST :

430 Merci, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

435 Oui, Monsieur Bérubé? Attendez deux secondes, Monsieur Gionest, il va y avoir une précision, je pense.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

440 Oui, c'est ça. Écoutez, dans une résolution, là, je peux vous lire textuellement qu'est-ce qui est écrit, de la Municipalité de Pabos Mills, la résolution, on s'entend, 25 février 98, donc ultérieurement au 21 janvier.

445 *« 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. »*

450 Ce qu'on dit, finalement, c'est que la partie de la route Olsen, qui sera abandonnée parce qu'il y aura éventuellement un nouveau tracé, sera remise en état avant la remise d'entretien.

455 *« De plus, la Municipalité de Pabos Mills assure le ministère des Transports de son entière collaboration dans le dossier et se réjouit de la célérité dont fait preuve monsieur le Ministre à corriger les points noirs de la route 132. »*

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Bérubé.

460 Oui, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

465 Je m'excuse, Monsieur le Président, je suis d'accord avec monsieur qui nous citait la lettre, mais est-ce qu'il n'y avait pas un paragraphe qui disait qu'entre la baie Saint-Hubert et la sortie ouest de la route Olsen, ça ne devait pas rester dans le même tracé, c'était conditionnel à ce segment-là qui devait rester dans le même tracé pour limiter les impacts sur la Municipalité?

LE PRÉSIDENT :

470 Est-ce qu'il y avait une condition, Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

En tout cas, dans les documents qu'on possède, il n'y a rien en ce sens-là.

475

LE PRÉSIDENT :

Ni dans la lettre qui a été écrite par monsieur Jean-Louis Loranger, il y a absolument rien?

480

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Écoutez, ce que je viens de vous lire, en fait, c'est la réponse à la lettre du 21 janvier dont j'ai fait lecture en début.

485

LE PRÉSIDENT :

O.K. De toute façon, la lettre du 21 janvier a été déposée et vous pourrez en prendre connaissance, Monsieur Gionest, peut-être auprès de madame Lacoursière. Évidemment, on n'aura pas de photocopie pour l'instant, mais il y en a au moins une.

490

Oui, allez-y?

M. LUC GIONEST :

495

Juste un élément supplémentaire, Monsieur le Président. Monsieur ici fait référence à la lettre de réponse. Est-ce qu'il fait référence à la résolution? La résolution de la Municipalité, est-ce qu'il fait référence à la résolution de la Municipalité ou à la lettre de réponse du Conseil municipal?

500

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

505

Je fais référence à la résolution. Ce que j'ai lu, c'est un extrait de la résolution.

510

LE PRÉSIDENT :

Et la réponse de monsieur Loranger, est-ce qu'elle faisait suite à une résolution antérieure de la Ville?

515

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui. C'était suite à une demande de la Ville, je pense.

LE PRÉSIDENT :

520 O.K. Moi, j'ai ici une résolution, une résolution de la Municipalité de Pabos Mills du 3 février 98 et qui se lit comme suit. Je ne sais pas si vous l'avez, Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

525 Écoutez, moi, ce que j'ai comme référence, quand je prends la lettre...

LE PRÉSIDENT :

530 Dans le PR3.2, annexe 9. Allez dans le PR3.2, annexe 9, et vous avez une résolution de la Municipalité de Pabos Mills qui date du 16 février 98 et qui se lit comme suit :

« Reconstruction de la route 132.

535 *« 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*
540 *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 ... »*

545 Est-ce que vous avez cette résolution-là? Oui?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui.

550

LE PRÉSIDENT :

555 Vous l'avez. Donc, par rapport à la question que monsieur Gionest vient de vous poser, savoir si la réponse qui a été envoyée et la résolution ultérieure vient en conformité avec cette résolution-là.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

560

Oui, c'est ça. C'est parce qu'en fait, si je prends la lettre signée par le directeur Jean-Louis Loranger à l'époque, si je regarde la référence, on réfère à une résolution qui date de 97, selon moi, selon la codification, là, on dit : 196-10-97. Ce n'est pas la même à laquelle...

565 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est parce qu'il y a eu une résolution...

570 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Elle était antérieure, de toute évidence.

LE PRÉSIDENT :

575 C'est ça, il y a eu une résolution antérieure. Le directeur régional a répondu à cette résolution-là par la lettre du 21 janvier, par la suite il y a eu une nouvelle résolution de la Municipalité de Pabos Mills et c'est là-dessus que monsieur Gionest intervient. N'est-ce pas, Monsieur Gionest?

580 **M. LUC GIONEST :**

Oui, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

585

En fait, si je comprends bien votre question, vous voulez savoir si compte tenu qu'il y avait une résolution, qu'il faudrait considérer strictement ce qu'il y a dans la résolution du 3 février 98, c'est ça que vous nous dites?

590 **M. LUC GIONEST :**

Absolument, Monsieur.

595

LE PRÉSIDENT :

Bon. On va les laisser se parler quelques secondes puis ils vont sûrement nous revenir avec une réponse.

600

M. LUC GIONEST :

Je ne suis pas pressé.

605 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

610 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Écoutez, ce qu'on me dit, c'est que le changement qui a été apporté dans celle-là fait trait uniquement au fait qu'il y a des travaux municipaux à faire à l'intérieur d'une partie du projet, puis à ce moment ici, la Municipalité demandait la maîtrise d'œuvre par la même occasion. Mais en fait, le fond est le même.

615

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc ce sont des travaux municipaux qui... mais quand vous me dites le fond, c'est parce que...

620

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Bien, c'est parce qu'en fait, ce que je lis, là, dans cette résolution-là du 3 février 98, c'est une demande de maîtrise d'œuvre.

625

LE PRÉSIDENT :

Mais ce n'est pas à la maîtrise d'œuvre qu'on réfère. On réfère juste à une petite ligne, là, en fait deux lignes qui se lisent comme suit :

630

« Aussi, considérant que le tracé corrigé emprunterait une partie du corridor de l'actuelle route 132 entre la route Olsen, entrée ouest, et les travaux réalisés en 97 par votre Ministère (baie Saint-Hubert)... »

635

C'est sûr que la Municipalité serait disposée, mais est-ce que ça réfère effectivement, comme vous dites, à des travaux municipaux parce que la Municipalité de Pabos Mills à ce moment-là voulait assumer l'entière responsabilité des travaux, c'est ça?

640

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Bien, c'est ce que je comprends, en tout cas, à la lecture puis plus qu'on en parle, là.

LE PRÉSIDENT :

645

Donc, ça n'a pas rapport du tout avec le tracé à ce moment-là?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

650 Bien, je ne pense pas. De tout évidence, là, il a été question de demande de maîtrise
d'œuvre puis c'était et c'est encore monnaie courante de confier la maîtrise d'œuvre à des
municipalités lorsque celles-ci ont des travaux municipaux à entreprendre, de manière à avoir un
seul maître d'œuvre puis à avoir l'économie d'échelle qui en découle, avoir un seul entrepreneur
en bout de piste, puis de faire une seule intervention sur le réseau avec les impacts que ça
comporte pour les résidants, et cetera.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Donc selon vous, ça avait trait relativement, juste, strictement finalement, à la maîtrise
d'œuvre des travaux municipaux?

660 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

665 De toute évidence, oui, parce qu'il n'a jamais été question d'autre chose que ça dans tout
le cheminement du projet comme tel. Comme je le disais tantôt, ça aurait pu arriver. En fait, c'est
sûr que le projet qu'on défend là, ce n'est pas ce qui a été discuté en 98, c'est le dernier projet
déposé. C'est celui-là dont on veut discuter, mais je comprends qu'à un moment donné, ça devient
confondant au niveau des lectures.

670 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je vous remercie, Monsieur Bérubé. Merci, Monsieur Gionest. Et je vais
demander à monsieur Lantin, s'il vous plaît, de se présenter à l'avant. Si vous voulez vous
réinscrire, Monsieur Gionest, il faut passer voir madame Olivier, s'il vous plaît.

675 Oui, Monsieur Lantin, je vous écoute.

M. GUY LANTIN :

680 Salut, Monsieur le Président, ça va bien?

LE PRÉSIDENT :

685 Oui.

M. GUY LANTIN :

690 Bon. Le Ministère, avec sa nouvelle route, sa nouvelle route de transit, là, le
développement économique dans notre région, là, à l'heure actuelle, on a deux entreprises
principales dans notre région À Pabos Mills : Rona et James Lévesque. Si je me rappelle bien, là,
ce monde-là est venu s'installer ici à Pabos Mills avant que la fusion soit faite avec le grand
Chandler. Je ne suis pas sûr pour James Lévesque, mais pour Rona je suis sûr.

695 Plus qu'on est fusionné – ma question s'adresse à la Ville de Chandler en passant, Philippe, excusez-moi si c'est toi, là, je t'aime pareil. Plus qu'on est fusionné, moins qu'on a. Ça, je sais pas si tu peux dire le contraire, mais moi c'est ça que je vois depuis qu'on est fusionné.

LE PRÉSIDENT :

700 Monsieur Lantin, vous vous adressez à moi s'il vous plaît.

M. GUY LANTIN :

705 Excusez-moi, Monsieur Lafond. Je vais m'asseoir en face de vous.

710 La Ville de Chandler sont en train de tout fermer dans la région ouest de Pabos Mills. Dites-moi maintenant avec le nouveau tracé, la Ville de Chandler, ils ont toujours voulu miser sur le tourisme. Ici, en Gaspésie, là, moi j'ai bien regardé ça dans ma tête à matin, puis où est-ce que le chemin passe dans le bois, là, c'est les régions les plus pauvres que je peux voir. Je parle de Escuminac, Pointe-à-la-Gare, l'autre bord de Carleton en montant par Pointe-à-la-Croix. C'est vrai que le Ministère a contourné des routes, là. Oui, ils ont fait des belles routes. Mais moi, pour moi, les routes qu'ils ont faites, ces villages-là sont rendus déserts. Je ne sais pas si va être comme dans mon coin ici, parce qu'avec les nouvelles qu'ils veulent faire, on n'aura plus le droit de bâtir rien sur la 132. Ça fait que veux, veux pas, on va être complètement à l'écart, on n'est plus dans le match.

715 La Ville de Chandler, avec le nouveau tracé, avez-vous des créations d'emplois pour Pabos Mills dans l'avenir?

720 **LE PRÉSIDENT :**

725 Merci, Monsieur Lantin. Je vais demander à monsieur Berger de répondre à cette question-là.

M. PHILIPPE BERGER :

730 C'est sûr que la Ville de Chandler, Monsieur le Président, a toujours fait en sorte pour attirer des nouvelles industries à l'intérieur des cinq secteurs de la Ville. Premièrement, la phase 1 du parc industriel, elle est terminée, c'est sûr que ça va prendre... il y a beaucoup de dossiers qui sont sur la table, qui, d'après moi, vont voir le jour très bientôt, mais par contre s'établir dans des régions éloignées comme la Gaspésie avec le transport puis avec le coût du pétrole actuellement, puis la voie ferrée qui se détériore, il y a beaucoup de réparations, aussi bien sur la route 132. C'est pourquoi que le nouveau tracé de la route 132 va permettre aussi au transport routier de mieux circuler avec des routes de transit.

735

740 C'est sûr que le Conseil de Ville de Chandler fait tout son possible pour améliorer l'économie actuelle qui est au plus bas, mais par contre on se croise les doigts. Exemple, la Gaspésia va être rasée, mais ça a été vendu à des Vietnamiens, ils ont payé un montant de 40 millions, ils ont demandé encore une autre extension de six mois pour s'y prendre. D'après moi, ils ne pensaient pas que c'était aussi gros. Alors, ils ont 19 mois après le O.K. du début de la démolition pour raser les bâtiments.

745 Concernant la question de monsieur Lantin, le Conseil de Ville de Chandler fait tout en son possible pour attirer... Exemple, le plus bel exemple, quand vous dites qu'il n'y a plus rien à Pabos Mills, c'est complètement faux. Vous êtes dans un endroit ici qu'il y avait absolument rien avant, la base pleine air de Bellefeuille, le Bourg de Pabos, le camping du Bourg de Pabos, ça s'est développé avec les années, puis ça s'est développé avec l'aide du Conseil municipal puis les Chevaliers de Colomb et le bénévolat qui a été fait par des contribuables de Pabos Mills aussi.

750 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Berger. Monsieur Lantin, votre seconde question?

755 **M. GUY LANTIN :**

En passant, Philippe, je vais te revenir là-dessus après avec le Bourg de Pabos puis le terrain de camping, puis ici où est-ce qu'on est à l'heure actuelle.

760 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lantin, on ne fait pas de politique interne entre les personnes-ressources et vous. Si vous voulez en discuter...

765 **M. GUY LANTIN :**

Tu sais, il parle du parc industriel, puis le parc industriel, excusez-moi, mais c'est un...

770 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lantin, si vous voulez en discuter, là, vous en discuterez dehors à l'extérieur. Je suis certain que monsieur Berger va se faire un plaisir de discuter avec vous. Maintenant, votre seconde question?

775 **M. GUY LANTIN :**

Ma seconde question s'adresse encore à la Ville de Chandler. C'est eux autres qui veulent accepter ce projet-là d'une nouvelle route, ça va-tu empirer ou corriger la situation pour que le monde vienne s'installer à Pabos Mills? Vu qu'avec cette route-là, c'est comme je vous ai dit,

780 personne ne va pouvoir s'installer là, soit une maison ou un commerce pour gagner ta vie, on ne pourra pas s'installer là, déjà qu'on est assez pauvre dans notre région.

LE PRÉSIDENT :

785 Parfait. Je pense que...

M. GUY LANTIN :

790 C'est tu ça qu'on appelle du développement durable, Monsieur Berger? Pourquoi la Ville de Chandler pense-t-elle comme ça?

M. PHILIPPE BERGER :

795 Monsieur Lantin, vous avez assisté, je pense, à des...

LE PRÉSIDENT :

Pardon, Monsieur Berger, monsieur le président...

800 **M. PHILIPPE BERGER :**

Monsieur le Président, je m'excuse, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

805 Oui, je vous remercie de vous adresser à moi.

M. PHILIPPE BERGER :

810 Je m'excuse. Non, c'est pour répondre à la question de monsieur Lantin.

815 Monsieur Lantin a assisté à des réunions antérieures concernant le tracé de la route 132 que nous discutons aujourd'hui, et dans les deux rencontres ou même trois rencontres antérieures, il a été question qu'il n'y avait plus d'entrée charretière de raccordement sur le nouveau tracé de la 132. Par contre, s'il y avait des développements domiciliaires avec des rues collectrices, elles pourraient aller, avoir un embranchement sur la route 132.

820 C'est sûr qu'on essaie de... Comme je l'ai mentionné hier soir, nous avons des développements résidentiels actuels dans les cinq secteurs de la Ville. Alors, il n'y a pas de promoteur qui se pointe, alors il faut, disons, construire ce que nous avons de potentiel dans nos sites actuels ou dans nos développements résidentiels actuel. Alors, construire le milieu... puis pourquoi avoir un autre milieu bâti si celui-là n'est pas encore terminé?

LE PRÉSIDENT :

825

Parce que lorsque vous parlez d'ouverture de rue avec un accès sur la 132, c'est l'actuelle 132 qui vous sera redonnée par la suite. C'est ça que vous nous mentionnez?

M. PHILIPPE BERGER :

830

Non. Je parle du nouveau tracé de la 132. Ce que monsieur Bérubé a dit hier, s'il y avait un développement résidentiel avec une rue collectrice, on pouvait avoir accès au nouveau tracé de la 132.

LE PRÉSIDENT :

835

O.K. Parfait. Mais vous n'escomptez pas, à l'heure actuelle, d'ouvertures de rues dans ce coin-là, compte tenu, comme vous nous avez mentionné hier soir, qu'il y avait quand même beaucoup d'espaces disponibles dans d'autres quartiers de la Ville de Chandler, c'est ça?

840

M. PHILIPPE BERGER :

Habituellement, ce n'est jamais une ville qui... Habituellement, une ville va aider par des plans et devis ou par une contribution monétaire avec des promoteurs, mais habituellement c'est toujours des promoteurs qui approchent une ville pour des futurs développements résidentiels.

845

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Berger. Merci, Monsieur Lantin.

850

Et je vais demander à Luc Gionest de bien vouloir se présenter.

M. LUC GIONEST :

Bonjour, Monsieur le Président.

855

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur Gionest.

860

M. LUC GIONEST :

Ma question ça va être encore sur le même sujet que tout à l'heure, sur le sujet de l'ancienne résolution qui avait été effectuée par l'ancien Conseil municipal de Pabos Mills.

865

LE PRÉSIDENT :

870 C'est parce que vous comprendrez aussi, Monsieur Gionest, qu'on ne peut pas revenir indéfiniment sur le même sujet, d'autant plus que je pense qu'il y a eu des réponses et ça n'entraîne pas nécessairement quelque chose de constructif pour l'analyse du projet actuel. Je pense qu'il faut se centrer sur l'analyse du projet actuellement et ça va être bien plus profitable à tout le monde en bout de ligne.

M. LUC GIONEST :

875 Je comprends bien, Monsieur le Président, sauf que la démarche qui a été effectuée, elle a commencé quelque part.

LE PRÉSIDENT :

880 Oui.

M. LUC GIONEST :

885 Elle a évolué dans le temps, ça, je suis bien d'accord. Mais au départ, il y avait des conditions puis il y avait une certaine négociation qui semble s'être effectuée entre le Conseil municipal et le ministère des Transports pour que cette situation ait développé vers un objectif, là, avec des paramètres pour l'atteindre. Puis cette résolution-là, elle faisait part, Monsieur le Président de... le Conseil municipal vous demeurer maître d'œuvre de la partie entre la baie Saint-Hubert puis la sortie de la route 132. Il voulait demeurer responsable des travaux effectués là, 890 parce qu'il y a des travaux d'égouts puis d'autres.

LE PRÉSIDENT :

895 Oui.

M. LUC GIONEST :

900 Puis c'est là que la route devait passer selon la résolution, puis il voulait demeurer maître d'œuvre, Monsieur le Président, pour conserver...

LE PRÉSIDENT :

905 Oui. C'est clair et net dans la lettre qui a été envoyée à cette époque, mais il n'en demeure pas moins maintenant que le concept qui avait été abordé en 98, il a évolué. Ça n'empêche pas la Ville de Pabos Mills, puis maintenant la nouvelle Ville de Chandler, si jamais il y avait des travaux d'aqueduc et d'égouts, ça n'empêche pas la Ville de Chandler de vouloir, encore une fois, avoir 910 cette maîtrise d'œuvre.

M. LUC GIONEST :

915 Oui, sauf que la première réponse qui a été donnée, Monsieur le Président, elle nous portait à confusion. Si je n'avais pas eu connaissance du dossier, la réponse qui nous a été transmise, ce n'était pas... je ne dirais pas que ce n'était pas la vérité, mais il y avait une omission en quelque part, là, du paragraphe que vous nous avez vous-même lu, là. Puis toute cette démarche-là a été entreprise dans cet objectif-là, de conserver les routes dans notre... le plus possible. Le plus possible, je dis bien le plus possible dans le secteur qui était déjà urbanisé, dans 920 le but de limiter les impacts. Puis ce n'est pas dans cette direction-là qu'on s'est dirigé par la suite, ça, j'en conviens, là, mais c'est pour dire que la Municipalité, au départ, avait donné son feu vert dans cet objectif-là. Ça, je suis d'accord avec vous, mais je voudrais continuer par une question.

LE PRÉSIDENT :

925 Allez-y avec votre question.

M. LUC GIONEST :

930 Bon. Hier, j'ai demandé, Monsieur le Président, si la Ville avait déposé la résolution du Conseil de Ville de Chandler pour appuyer le projet, compte tenu des impacts qui sont reliés à celui-ci. Est-ce que la Ville aujourd'hui a déposé les documents ou la résolution?

LE PRÉSIDENT :

935 O.K. Nous allons aller voir du côté de monsieur Berger. Monsieur Berger, est-ce qu'il y a eu une résolution qui a été adoptée ou s'il y en a eu une, bon, est-ce que copie de cette résolution-là a été déposée à la Commission, si non dites-nous ce qui en est exactement?

940

M. PHILIPPE BERGER :

945 Monsieur le Président, pour répondre à votre question, je ne peux pas vous... Effectivement, ce matin, je suis entré à mon bureau, mais je n'ai pas eu le temps de discuter avec le DG, qui est greffier aussi, de la demande de monsieur Gionest d'hier. Ça va être fait dans les jours qui vont suivre, puis si jamais il y a résolution qui a été passée pour appuyer le projet, ça va être déposé à la Commission. C'est sûr que la Ville de Chandler, dans un temps assez rapproché, si le Ministère demande une résolution pour l'appui du projet, d'après moi la Ville va passer une 950 résolution pour appuyer le projet.

LE PRÉSIDENT :

955 Merci, Monsieur Berger. Donc la vérification n'a pas encore été faite. Monsieur Berger, il s'est engagé hier et il s'est réengagé encore cet après-midi, à refaire cette recherche-là. S'il y a eu résolution appuyant le projet, bien celle-ci sera déposée à la Commission et le tout sera disponible sur le site Internet de la Commission et également dans le Centre de consultation qui, je pense, se trouve à la bibliothèque de la Ville de Chandler.

960 Oui, Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

965 J'aimerais seulement apporter une précision dans le sens que... Bien premièrement, à ma connaissance, je ne crois pas qu'il y ait eu une résolution qui a été adoptée — en tout cas, Monsieur Berger, vous pourrez vérifier, je ne suis peut-être pas assez vieux dans le dossier, en tout cas face à cet aspect-là —, mais il y a une chose qui est importante de préciser, c'est que le promoteur, c'est Transports Québec. C'est le ministère des Transports du Québec, ce n'est pas la Ville de Chandler.

970 Oui, on le fait en concertation avec nos clients privilégiés, si on peut dire, nos interlocuteurs privilégiés que sont les municipalités. Oui, on les contacte. Oui, on veut avoir le sentiment... quand on tient des consultations publiques, on les organise avec eux, c'est pratiquement eux qui nous invitent pour présenter les projets. En tout cas, c'est en collaboration, 975 disons, mais je n'ai pas nécessairement à obtenir d'une municipalité, que ce soit Chandler ou quelque municipalité que ce soit aux endroits où on fait des projets, à avoir une résolution d'appui.

980 Dans certains cas, je n'en ai pas eu, même en les demandant. Dans ce cas-là, probablement qu'en la demandant, je l'aurais, je ne le sais pas, mais en fait, ce que je sais, c'est que le projet, tel qu'il a été présenté, a fait l'objet de consultations publiques. On l'a bonifié au maximum de nos connaissances du milieu à l'époque, puis c'est le tracé qu'on a déposé.

985 Les alternatives en milieu urbain, dans le tracé actuel, ont été analysées et présentées dans l'étude d'impact. Les tracés hors des sentiers battus, si on peut dire, en dehors de l'axe actuel, ont été analysés aussi. On a fait le pour, le contre et on retient le projet qui a été présenté en 2004.

Donc, c'est à ça que je veux en revenir, nous avons la maîtrise d'œuvre du dossier.

990 **LE PRÉSIDENT :**

995 Ce que je comprends de votre intervention, finalement, c'est que vous n'avez pas besoin de l'aval de la Ville de Chandler pour réaliser votre projet puisque vous êtes le promoteur et en étant le promoteur, le ministère des Transports considère que X facteurs font en sorte qu'il va de l'intérêt, autant de la population que de la circulation de transit, de procéder avec cette correction-là.

1000 Maintenant, ça m'amène peut-être une question. Est-ce qu'au niveau de la route 132, si on part, par exemple, je ne sais pas, moi, de Pointe-À-la-Croix à venir jusqu'à Grande-Rivière, est-ce que vous avez des tronçons de route qui sont similaires à celui-ci ou est-ce qu'il y a des corrections qui ont été apportées sur la route 132, qui font en sorte que le petit bout qui reste à faire ici, qui est à faire c'est-à-dire, qui est sur le projet comme tel, est-ce que ce bout-là correspond, finalement, au dernier tronçon qui doit être corrigé?

1005 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

1010 Écoutez, dans les documents que nous avons déposés, il existe un plan — il y a eu trois documents qui ont été déposés, en fait — un plan montrant l'ensemble des projets réalisés et à réaliser dans un avenir rapproché, si on peut dire, pour tout le tour de la péninsule gaspésienne, pratiquement, puis une autre carte qui montre les projets à réaliser dans le secteur de Chandler, plus précisément.

1015 Si je reviens à la précédente, on voit sur cette carte-là qui a été déposée à la Commission, l'ensemble des interventions prévues et réalisées au cours des dernières années.

Écoutez, ça, ces projets-là, en fait si on regarde du côté de la baie des Chaleurs, tout le secteur d'Escuminac, à gauche complètement au bas de l'écran, de Pointe-à-la-Croix à Nouvelle, ça a tout été reconstruit. À l'heure où on se parle, le dernier chantier s'est terminé l'an dernier.

1020 Bon, cette partie-là ici, ça a été reconstruit, comme vous le savez, et terminé l'an passé. Après ça, tout ce secteur-là est dans un nouveau tracé. Depuis nombre d'années, certains me diront, exemple Carleton, il y a des secteurs qui ne datent pas des années 90, mais qui ont été réalisés et refaits. On ne parle pas des tracés des années 50, parce que ce n'est pas tout à fait le cas de ce qu'on vivait à Chandler puis de ce qu'on vivait dans le secteur d'Escuminac, Pointe-à-la-Garde, Pointe-à-la-Croix, tous ces secteurs-là.

1030 Ce qui fait que si on regarde dans le secteur de Chandler, tout ça ici a été reconstruit. Il y a un projet en construction qu'on connaît à l'heure actuelle ici. Ici, en jaune c'est le projet manquant. Lorsque ce projet-là sera réalisé, vous pourrez remarquer qu'ici, sur toute la longueur de la baie des Chaleurs, le tracé a été refait, depuis Percé aller jusqu'à Matapédia. Même, on peut monter dans la MRC d'Avignon, on est rendu à Causapscal, à Amqui même.

LE PRÉSIDENT :

1035 En fait, il resterait, d'après la carte, il resterait juste un petit bout à Cap d'Espoir, est-ce que je me trompe?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1040 Ce secteur-là. À Cap d'Espoir, il y a un projet là aussi qui touche particulièrement une problématique au niveau de l'érosion des berges. On ne parle pas de tracé puis de déféctuosité

géométrique, et cetera, puis de secteur accidentogène. On a une problématique, l'érosion des berges, c'est un projet qu'on regarde à l'heure actuelle. C'est ça pour ce qui est de la baie des Chaleurs.

1045

Du côté de la rive nord de la Gaspésie, il y a un plan d'intervention à l'heure actuelle pour intervenir au niveau des secteurs les plus en courbes, puis tout ça, qui nécessitent des interventions majeurs, puis en plus de ça, il y a des projets ciblés, entre autres un projet important qui a été réalisé dans Petit-Cap, puis Rivière-au-Renard. Actuellement, il y a un projet — en jaune, montré — pour lequel les protocoles ont été signés puis le début des travaux, d'ici quelques années, pour une vingtaine de millions de dollars.

1050

Il y a un secteur à Pointe-Navarre, qui est à la pointe de Gaspé, là, le secteur de la rivière Dartmouth qui va être reconstruit aussi. Ce sont les grands projets.

1055

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça. Si on revient juste à notre dossier, là, je comprends que la péninsule du côté nord, c'est moins intéressant pour nous, présentement, mais donc il reste juste ce petit bout-là ici, à Chandler, qui reste à corriger, finalement, pour avoir une route qui va être sécuritaire et efficace à partir de Pointe-à-la-Croix jusqu'à Grande-Rivière puis même Percé, c'est ça?

1060

M. VICTOR BÉRUBÉ :

C'est ça, exactement. De Percé à Matapédia.

1065

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Oui, Monsieur Gionest... Excusez, Monsieur Gionest. Oui, Monsieur Berger?

1070

M. PHILIPPE BERGER :

Monsieur le Président, étant donné, avec les explications de monsieur Bérubé, qu'est-ce que je fais avec le... si jamais qu'il n'y a pas eu de résolution, est-ce que je laisse tomber, quoi? Étant donné que ce sont les maîtres d'œuvre, c'est sûr que ça se passe sur le territoire de la Ville de Chandler, la Ville elle est le donneur d'ouvrage, mais les payeurs, ce sont le ministère des Transports, ce n'est pas la Ville, à moins qu'il y ait des travaux municipaux à effectuer, mais étant donné que c'est un nouveau tracé, nous n'avons pas de travaux municipaux, c'est à 100% pour le Ministère.

1075

1080

LE PRÉSIDENT :

En fait, Monsieur Berger, regardez, puis s'il y en a une, bon, bien vous la déposez, s'il n'y en a pas, bien il n'y en a pas.

1085

M. PHILIPPE BERGER :

Parfait.

1090 **LE PRÉSIDENT :**

Juste à le faire savoir à madame Lacoursière à ce moment-là qu'il n'y a pas de document puis elle informera la Commission.

1095 **M. PHILIPPE BERGER :**

Aucun problème. Parfait, merci.

1100 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Gionest, allez-y.

M. LUC GIONEST :

1105 O.K. Compte tenu qu'il ne semble pas y avoir de résolution, Monsieur le Président, est-ce que la Municipalité ne dépasse-t-elle pas le cadre légal, compte tenu des impacts négatifs reliés à ce que le gouvernement va lui rétrocéder des routes, compte tenu qu'il va y avoir des frais puis des impacts économiques sur la Municipalité, est-ce que la Municipalité ne dépasse pas le cadre légal en n'ayant pas eu une résolution à ce sujet, Monsieur le Président?

1110 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je pense que monsieur Berger a bien compris votre question. Non, vous ne l'avez pas comprise? Oui? Très bien, d'accord. Je vous écoute, Monsieur Berger.

1115 **M. PHILIPPE BERGER :**

1120 Non. La Ville ne dépasse pas son cadre légal, au contraire. Avec un nouveau tracé, c'est sûr qu'il va y avoir, la route 132 actuelle va être rétrocédée à la Ville de Chandler qui va devenir une route, une prochaine route secondaire, mais avec ce qui a été mentionné hier, avec les exigences qui vont être acheminées au ministère des Transports avant la rétrocession, il va y avoir une couche d'enrobé bitumineux, le drainage, tout ça. C'est sûr que la Ville n'acceptera pas demain matin la route 132 actuelle s'il n'y a pas des correctifs apportés.

1125 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Berger.

Monsieur Bérubé, j'imagine que ce n'est pas la première fois que le ministère des Transports va ou, en tout cas, aura ou a déjà dans le passé, mais va évidemment dans le futur

1130 rétrocéder une partie de la route 132 à une municipalité, est-ce que les ententes avec les municipalités qui ont eu, pas eu à subir, mais qui ont eu le bonheur de se voir octroyer une partie de la route 132, est-ce qu'il y a eu des difficultés au niveau de l'application ou au niveau de l'entente entre les municipalités et le ministère des Transports?

1135 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Bon, écoutez. En fait, je ne suis pas expert en législation dans le domaine, mais j'en sais en tout cas un peu quand même, pour informer la Commission.

1140 C'est qu'une route comme telle, lorsqu'il y a un nouvel axe de construit, l'abandon d'un corridor routier se fait par décret; qui dit décret, dit loi, c'est par loi. Ce n'est pas la juridiction d'une municipalité de dire si oui ou non elle refuse ou accepte une route. Sauf qu'en bon partenaire, si on peut dire, le ministère des Transports, avant de remettre ce cadeau de grec, si on peut dire, à une municipalité, bonifie la route, l'améliore, essaie de remettre dans un état acceptable pour qu'il n'y ait pas de charge financière trop lourde pour la municipalité, pour les années à venir dans un avenir prévisible, disons. Ce qu'on parlait hier, en fait d'un repavage puis d'un resurfaçage, devrais-je dire, d'une amélioration de drainage au besoin, ces choses-là, bien là on vise une prolongation de l'infrastructure pour 25, 30 ans.

1150 Ce qui fait que normalement, pour ce qui est de l'aspect amélioration et entretien, la charge est faible. Au niveau de l'entretien hivernal puis tout ça, c'est sûr qu'il y a des charges. Pour les municipalités dont la richesse foncière est très faible, il y a des compensations de prévues. Quand la richesse foncière est forte, il n'y a pas de compensation par la programme d'aide à la prise en charge, là, il y a un programme de subvention au ministère des Transports qui existe.

1155 Dans ce cas-ci, ça ne s'appliquerait, on a vérifié et ça ne s'applique pas. On parle de trois kilomètres, autrement dit, qui vont être décrétés abandonnés d'entretien à la Ville de Chandler. C'est un décret qui va être adopté, c'est une procédure ministérielle qui s'applique à la grandeur de la province.

1160 Je comprends que ce n'est pas toujours intéressant pour une ville, mais on essaie de remettre ça avec le moins d'impact possible.

LE PRÉSIDENT :

1165 Merci, Monsieur Bérubé. Il y a personne d'autre qui s'est inscrit? Oui, Monsieur Lantin, vous êtes inscrit? On se réinscrit. Après vos deux questions vous vous réinscrivez, Monsieur. Continuez une autre question, Monsieur, pendant que madame Olivier écrit.

M. LUC GIONEST :

1170 Monsieur le Président, je vais revenir sur une remarque. Quand on parle de cadeau grec, est-ce qu'on parle de cheval de Troie que les Grecs ont laissé à la Ville de Troie, là, qui était en fin

de compte un cheval avec des cavaliers à l'intérieur qui étaient là pour détruire la Ville? Est-ce que ça faisait allusion à ça, Monsieur le Président?

1175

LE PRÉSIDENT :

Ça me surprendrait énormément, mais je vais quand même aller voir monsieur Bérubé pour qu'il nous réponde à savoir si c'est un cheval de Troie plutôt qu'un cadeau grec.

1180

Monsieur Bérubé.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Écoutez, ce que je mentionnais tout à l'heure, je parlais au sens figuré, dans le sens qu'on comprend que c'est une charge pour la municipalité. Toutefois, comme je vous disais, on essaie de l'améliorer, on n'essaie pas, on l'améliore avant de la remettre pour, justement, minimiser l'impact de l'abandon d'entretien de trois kilomètres de route à la Municipalité de Chandler, dans le cas précis.

1190

LE PRÉSIDENT :

Et qu'il y a des réflexions qui sont faites en conséquence, en entente avec la Ville de Chandler, c'est ça?

1195

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Exactement.

1200

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Bérubé et merci à monsieur Gionest.

1205

Je vais demander maintenant à monsieur Lantin de bien vouloir se présenter à l'avant.

M. GUY LANTIN :

Bonjour, Monsieur le Président. Je veux juste dire au ministère des Transports pour savoir si c'est eux autres qui vont payer la note du trois kilomètres pour ouvrir l'hiver, ouvrir le chemin l'hiver?

1210

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé?

1215

M. GUY LANTIN :

1220 Ma question s'adresse au ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT :

1225 Oui. Bien, on avait compris. En fait, la question s'adresse toujours au président et c'est le président qui décide à qui il l'envoie.

M. GUY LANTIN :

1230 O.K., parfait, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1235 Parce que je pourrais très bien l'envoyer, je ne sais pas, moi, à quelqu'un du MDDEP, mais vous comprendrez que je préfère décider à qui je l'envoie.

M. GUY LANTIN :

1240 Non, je préfère passer par vous aussi.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

1245 Monsieur Bérubé.

M. GUY LANTIN :

1250 Actuellement, Monsieur le Président, là, je n'ai pas juste des blocs d'appartements à Pabos Mills, moi, là. J'ai tout investi mes économies à Pabos Mills depuis 10, 15, 20 ans. J'ai aussi des terrains que je peux construire n'importe quoi, commercial ou résidentiel ou n'importe quoi. Moi, je suis un homme d'affaires puis quand je vais prendre ma retraite, je vais en avoir des affaires.

1255 Pour moi, le ministère des Transports, ils ne veulent pas juste faire une route de transit, ils veulent fermer Pabos Mills, définitivement. Ça, c'est ma pensée à moi. La route va être belle, oui, mais on va juste voir du bois.

LE PRÉSIDENT :

1260

Là, vous êtes en train de me donner votre opinion, Monsieur Lantin.

M. GUY LANTIN :

1265 Non, non, je ne suis pas en train de vous donner mon opinion, c'est parce que ces questions-là, j'ai fait ça hier soir après que je suis parti d'ici. Disons que j'étais un peu fatigué.

LE PRÉSIDENT :

1270 Bien, disons que votre préambule est quand même long, essayez d'en arriver juste à poser votre question, s'il vous plaît.

M. GUY LANTIN :

1275 Bien, il faut bien que je prenne un petit peu de temps pareil pour leur faire comprendre le bon sens un petit peu.

LE PRÉSIDENT :

1280 Non. On reste poli, s'il vous plaît.

M. GUY LANTIN :

1285 O.K. Personne à Pabos Mills ne veut de cette route. Le ministère des Transports, partout ailleurs où est-ce qu'ils ont passé, là, ils en ont déplacé des maisons, 5, 25, ça dérange personne, ça, en autant que le monde, les résidants du secteur sont contents. Il passe une nouvelle route, tout le monde est content. Déplacée ou non, ça dérange pas, nous autres, à Pabos Mills, les résidants, ils sont venus au monde dans le chemin. C'est normal qu'il y a 20 maisons à déplacer, tout le monde est venu au monde dans le chemin, puis le monde veut rien savoir de passer une route à l'extérieur.

1295 Pourquoi que le ministère des Transports veut contourner ma région en plus de couper 40 hectares de bois sur une distance à peu près de 2 kilomètres, que je calcule, au pire aller 2.5 kilomètres? Je veux avoir une autre réponse moi, là, qu'il y a trop de maisons à déplacer pour pas qu'ils passent le chemin déjà existant à la même place qu'il passe là dans mon coin à moi.

LE PRÉSIDENT :

1300 D'accord. On a bien compris la question.

Monsieur Bérubé, je présume que vous également vous l'avez bien comprise, nous vous écoutons.

1305

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1310

En fait, quand on analyse les tracés, les tracés optimums, les différentes alternatives à retenir, on évalue tous les critères, tous les impacts sur le milieu. Quand on parle du milieu, on ne parle pas seulement des oiseaux ou des poissons, de la forêt, on parle des humains, d'abord, on parle des conditions de sol, de l'hydraulicité des lieux, de tout ce qui touche tout élément environnement. C'est ça, les impacts environnementaux. C'est tout ce qui est autour.

1315

Dans ce cas particulier là, les tracés à l'intérieur du corridor actuel, on les a analysés et on les a rejetés compte tenu du faible gain qu'ils apportaient en termes d'amélioration de géométrie, en termes d'amélioration de la fluidité et les limites de vitesse affichées, et cetera, puis de l'impact social important qu'occasionnerait la disparition de... c'était quoi, là?

1320

M. MICHEL CARON :

Il y a 70 foyers dans le secteur de la route Olsen, rue de l'Église, puis le projet nécessiterait de 15 à 20 expropriations.

1325

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1330

Ce qui fait qu'entre 15 à 20 expropriations, c'est sûr que huit, ça fait mal encore, je le comprends, c'est encore trop mal, mais c'est moins mal quand même que...

M. MICHEL CARON :

1335

C'est sans compter les huit.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1340

Bon, sans compter les huit en plus, me dit-on. Ce qui fait que ces analyses-là, on les a faites, on pense que c'est le meilleur tracé en termes d'impact, en termes de gain en sécurité versus l'investissement qui y est fait.

1345

Il faut dire aussi que ce projet-là, c'est une volonté du ministère des Transports, mais c'est également une volonté du milieu. Oui, c'est une dépense immédiate, peut-être, pour la Municipalité en termes d'entretien et de corriger un corridor actuel délaissé. C'est malheureux de délaissé un corridor parce qu'on dédouble les infrastructures. Donc, c'est deux secteurs à paver, à entretenir, à déneiger, et cetera, donc des coûts sociaux, des coûts environnementaux aussi, on s'entend qu'il y

a des dépenses de toutes sortes qui sont générées, qui ne sont pas nécessairement vertes, là, entre guillemets.

1350

Sauf qu'en termes de générateur d'industrie, en termes de développement économique, d'apporter des facilités aux industries locales, régionales... écoutez, la CRE, les MRC, tout le monde se prononce en faveur d'un corridor amélioré, puis ce secteur-là est un des secteurs, et ce projet-là a été ciblé dans le Plan de transport comme tel, comme je vous disais, qui a fait office de — comment je dirais, je cherche mes mots, là, — ça a fait consensus au niveau du milieu. Ça a été fait, le Plan de transport, en concertation avec, comme je vous dis, la Gaspésie au complet, puis tout le monde a pointé ce projet-là. Ce secteur-là, il est voulu pas seulement par Transport Québec, il est voulu par la communauté en support au développement social économique.

1355

1360

LE PRÉSIDENT :

Parfait. En fait, vous avez mentionné tantôt aussi, là, dans votre petit lapsus, pas lapsus, mais dans votre petit discours que vous venez de faire que, bon, il était question de sécurité routière. Maintenant, si on regarde les données des taux d'accident, ça indique que le taux d'accident est majoritairement inférieur au taux critique d'accident. Est-ce qu'on peut en conclure que ce tronçon, le tronçon actuel, est quand même sécuritaire malgré les lacunes géométriques observées?

1365

1370

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Bien en fait, je vous dirais que non, il n'est pas sécuritaire avec les lacunes géométriques observées. Si vous regardez le document complémentaire qu'on vous a déposé au niveau de l'analyse remise à jour, tout ça, il en est fait mention. Le taux d'accident est plus haut que le taux critique. En fait, il a atteint un taux critique et plus, ce qui fait qu'on ne peut pas dire que c'est un secteur qui est sécuritaire. On parle de 11 accidents par année; on s'attend, avec la reconstruction du tronçon, à cinq, à six accidents par année. Ce n'est pas rien, cinq à six accidents.

1375

1380

On a aussi fait, il y a un petit paragraphe dans l'analyse qui fait une analyse des coûts, des gains en capital humain, là, de ce que peuvent coûter ces accidents-là à la communauté. Il faut savoir qu'il y a beaucoup de gens de la région qui sont impliqués dans ces accidents-là. Ça ne touche pas juste les étrangers, les accidents, ça nous touche, moi, vous, tout le monde. Puis ces gains-là ont été démontrés.

1385

Si vous le voulez, je pourrais demander à l'ingénieur spécialiste en sécurité routière de faire un topo rapide de qu'est-ce qui a ressorti de cette étude-là, quand vous le jugerez opportun, je vous laisse ça à votre discrétion.

1390

LE PRÉSIDENT :

On verra.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1395 Mais grosso modo, on parle de 11 accidents par année qu'on va réduire à peu près à cinq, à six accidents par année. C'est palpable.

LE PRÉSIDENT :

1400 À quel moment, finalement, le MTQ décide d'intervenir pour améliorer la sécurité routière? Est-ce qu'il y a un moment précis, compte tenu d'un paquet de facteurs ou c'est un peu en fonction des tronçons qui sont à corriger?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1405 Écoutez, on analyse la circulation puis les taux d'accident partout sur le réseau. Il y a des taux d'accident qui sont jugés acceptables parce que, bon, il y a des conflits qui sont inévitables. Toutefois, il y a des taux auxquels, à partir desquels on commence à se questionner, puis il y a, à un moment donné, un taux qu'on atteint, qui est le taux critique d'accident pour une route de ce type-là avec le débit, le gabarit, la vocation du réseau aussi. Là, dans ce cas-ci, on parle d'une route qui fait partie du RSSCE, ce qu'on appelle, en fait ce qui est le réseau supérieur en soutien au commerce extérieur.

1410 Ça ne dit peut-être pas grand-chose, mais ça dit beaucoup pour les entrepreneurs puis pour les entreprises de toutes sortes qui ont à circuler de la marchandise, à faire circuler des liens. C'est important pour eux d'avoir un axe principal puis c'est celui-là.

1415 En fait, je pourrais demander encore là à notre ingénieur en sécurité qu'il vous explique exactement de quelle manière on déclenche un processus.

1420 **LE PRÉSIDENT :**

Ce serait peut-être intéressant pour la Commission de le connaître. Est-ce qu'il peut faire ça relativement court, j'imagine, aussi?

1425 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Vous me dites de combien de temps vous disposez puis on va s'ajuster.

LE PRÉSIDENT :

1430 C'est parce que je ne veux pas avoir une déclination pendant une heure de temps. Disons qu'un trois à quatre minutes, est-ce que ça pourrait être suffisant? Cinq minutes? Allez-y. Cinq minutes, je vous accorde cinq minutes.

1435 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Maintenant?

LE PRÉSIDENT :

1440

Oui, oui. Maintenant.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1445

Monsieur Berthold Bussièrès est ingénieur en sécurité routière à la Direction du ministère des Transports à Rimouski, Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, les Îles. Il va être en mesure de vous présenter succinctement le document qui a été déposé, complément à la remise à jour de l'analyse de sécurité.

1450

LE PRÉSIDENT :

D'accord. On vous écoute, Monsieur Bussièrès.

1455

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

Bonjour. Peut-être pour répondre succinctement à la question que vous avez posée, à savoir quand on déclenche pour décider si on fait des travaux en fonction de la sécurité. Effectivement, il y a toujours quelques éléments qui vont faire qu'on va pousser plus un projet qu'un autre. Il y a une question de géométrie, à savoir justement, quand on parle des distances de visibilité au niveau des courbes verticales, on parle donc des buttes, et les distances de visibilité au niveau des courbes horizontales, on parle des courbes qui ne permettent pas d'avoir la distance qu'on considère sécuritaire.

1465

LE PRÉSIDENT :

Juste une question peut-être qui m'intrigue. Est-ce qu'une courbe saillante verticale c'est un dos d'âne?

1470

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

Oui. On peut interpréter ça de cette manière-là.

1475

LE PRÉSIDENT :

On peut qualifier ça de dos d'âne. Et la courbe... et son contraire, là, que vous avez mentionné, ça veut dire que...

1480 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

Horizontale.

1485 **LE PRÉSIDENT :**

Horizontale, ça veut dire que c'est plus comme ça?

1490 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

Exactement.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Je sais que madame Teasdale va avoir beaucoup de difficulté avec « plus comme ça ». Bien, moi aussi, d'ailleurs.

Monsieur Fortin et Madame Durand, retenez ça pour moi s'il vous plaît.

1500 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

En fait, c'est comme si on se prenait sur une table puis on dit horizontale, c'est ce qui suit le dessus de la table, et la verticale c'est : on part du plancher, on passe par-dessus la table et on redescend sur le plancher.

1505 **LE PRÉSIDENT :**

Et que c'est clair. Merci.

1510 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

Lorsque les distances de visibilité qu'on a sont inférieures à la distance que ça prend pour arrêter, il y a un danger potentiel, puisque s'il y a un véhicule qui effectue une manœuvre à un accès ou à une intersection, il fait une manœuvre d'insertion sur la route et qu'un véhicule circulant sur la route à la vitesse qu'il juge confortable ou sécuritaire ou affichée n'a pas la distance qu'il faut pour pouvoir arrêter pendant que cette personne-là fait une insertion, il y a un potentiel de danger important puisque l'accident va devenir quasi inévitable. À ce moment-là, on parle de distances de visibilité qui sont insuffisantes et c'est ce qu'on retrouve sur le tronçon de route qu'on a là. On a affiché la diapo où on indique tous les endroits où on a ces distances-là qui sont insuffisantes.

1520 Donc, c'est des déficiences au niveau du réseau, qui fait que même si les gens sont sécuritaires, on les met dans des situations qui sont dangereuses. C'est comme marcher sur un fil de fer sans câble pour nous retenir. Il y a un danger potentiel. Ça ne veut pas dire qu'il va y avoir

un accident, mais le risque d'avoir un accident est beaucoup plus élevé et cet élément-là est important.

1525

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ce risque d'accident est plus susceptible d'arriver à un touriste qu'à quelqu'un de la place?

1530

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

En fait, les chiffres ne nous démontrent pas cela. Si on regarde au niveau des chiffres du secteur en particulier, on a fait une analyse de la grille de la provenance des conducteurs, en fait j'ai pris... qu'est-ce que j'ai fait, c'est qu'il faut éplucher chacun des rapports d'accident un par un, et regarder le lieu d'habitation de la personne en supposant que si son adresse est à Montréal, que la personne demeure à Montréal, mais elle peut demeurer à Montréal et être née ici à Pabos Mills. Ça, je ne peux pas le savoir.

1535

1540

J'ai épluché chacun des accidents; qu'est-ce que ça nous démontre? C'est que si on prend, on fait cette comparaison-là avec l'analyse origine-destination, à savoir que les gens qui circulent sur le réseau d'où est leur provenance, ils sont sous-représentés au niveau des accidents par rapport à la provenance de l'origine-destination des gens qui circulent.

1545

Les gens locaux, les gens de la Municipalité de Chandler regroupée aujourd'hui, si on prend l'ancienne ville de Pabos, la ville de Chandler, Pabos Mills et Newport, les gens locaux sont surreprésentés par rapport à la contribution qu'ils font au niveau du local. Donc, on parle de 50% des gens locaux qui sont impliqués dans les accidents, alors qu'ils constituent un peu plus que 35% de la circulation.

1550

Ça confirme un peu ce qu'on voit ailleurs, c'est-à-dire que, et ce que les assurances nous disent, que les accidents se produisent à moins de 10 kilomètres de la résidence. Et que qu'est-ce qui se produit? Un touriste va arriver sur une route qu'il ne connaît pas, qui est tortueuse, va avoir un comportement qui est plus sécuritaire parce qu'il ne connaît pas la route. Alors que lorsqu'on circule sur une route qu'on connaît bien, on adopte un comportement en fonction de cette connaissance de cette route-là, on ne voit plus la signalisation et si on est habitué à prendre une courbe alors qu'il fait beau, à une certaine vitesse, on peut se faire piéger au moment où la chaussée va être enneigée ou la chaussée va être mouillée.

1555

1560

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. Avez-vous d'autres explications aussi?

1565

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

1570 Pour notre étude, qu'est-ce qu'on a fait, on a refait une mise à jour de l'ensemble des accidents. La base de données nous permet aujourd'hui de regarder de 90 à 2007, donc une période de 18 ans. L'analyse qui avait été déposée à l'origine couvrait six ans. Donc 18 ans, ça nous permet d'avoir trois périodes de six ans, et on a fait cette analyse-là sur l'ensemble.

1575 On a réanalysé en fonction de l'état des connaissances d'aujourd'hui. Ce qui fait que c'est pour cela qu'on se retrouve avec des résultats qui sont légèrement différents à ce qu'on avait antérieurement. Globalement, par contre, qu'est-ce qu'on remarque, c'est qu'au niveau du nombre d'accidents qu'on retrouve, c'est stable depuis ces 18 années où on a notre historique.

1580 Normalement, on ne recule pas plus que cinq ans dans le passé, compte tenu des éléments et qu'il y a bien des choses qui peuvent changer au niveau d'une région, au niveau de la circulation, des générateurs de circulation, au niveau de la sécurité, à savoir est-ce qu'il s'installe des nouvelles rues, des nouvelles résidences qui vont changer les patrons de circulation. Ce qui fait que normalement, on devrait considérer seulement les cinq dernières années. Mais l'historique nous démontre ici que c'est relativement stable au niveau des accidents.

1585 La chose qu'on craint, si on regarde au niveau de l'ensemble des éléments théoriques qu'on a au niveau des analyses, c'est-à-dire qu'à partir de rayons de courbure, il y a des études qui ont montré que plus une courbe est prononcée, plus le nombre d'accidents est élevé. Et on peut partir de ces éléments-là et faire des calculs théoriques, en fonction d'un tracé de route, du taux d'accident qu'on peut s'attendre.

1590 Donc, j'ai fait l'exercice que vous retrouverez dans le document, à savoir par rapport au tracé actuel et au tracé futur, quel est le taux d'accident attendu qu'on devrait avoir. Et si on combine les éléments, on parle de géométrie, mais il y a aussi les éléments au niveau de l'accès. Donc, on sait que — je ne vous donnerai pas... oui, je vais vous les donner, ça va être plus facile. 1595 Au niveau des accès, les études qui ont été faites au niveau des accès démontrent que chaque intersection ou entrée commerciale importante va augmenter le nombre d'accès sur un tronçon routier de 14%; chaque surface modérée va l'augmenter de 7%, et chaque entrée résidentielle va l'augmenter de 2.5%.

1600 Donc, à partir de ces éléments-là, on est capable aussi de faire un calcul du nombre d'accidents qui peut y avoir en fonction des accès, en fonction de la géométrie, et j'ai fait cet exercice-là. Et seulement au niveau de la géométrie, j'arrive au nombre d'accidents que nous avons actuellement sur le tronçon actuel, et si on regarde au niveau de la géométrie pour le tronçon projeté, on se retrouve avec 50% moins d'accidents. Et c'est pour ça qu'on croit que notre 1605 tracé est quand même très supérieur.

L'élément qu'on en tire de cela, c'est que si on projette pour le futur, sans vouloir être alarmiste, on ne croit pas que le taux d'accident qu'il y a sur le tronçon actuel peut demeurer au taux qu'on a actuellement; le mieux qui va arriver ou le mieux, ce serait qu'il demeure le même.

1610 Théoriquement, si on se fie à la régression vers la moyenne par rapport à des tronçons routiers du même type, on devrait avoir une augmentation du taux d'accident.

LE PRÉSIDENT :

1615 Dans un même ordre d'idée, bon, vos projections ont été faites en fonction d'un taux d'accroissement annuel de 2% et avec une hypothèse également de 2.7%. D'un autre côté, si on regarde les prévisions démographiques ici dans la région, on constate évidemment que vers l'an 2021, il va y avoir une décroissance qui est d'environ de 7.9%. Comment expliquez-vous qu'il peut y avoir une augmentation de la circulation malgré ce déclin de la population?

1620

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

Il y a deux éléments qui sont à ça : l'augmentation du nombre de permis de conduire, autrement dit il y a beaucoup plus de gens qui ont des permis de conduire; le vieillissement de la population fait aussi qu'il y a beaucoup de gens qui ont un permis de conduire aussi dans une population; l'augmentation du nombre de ménages, malgré une diminution de la population et un autre élément, c'est l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par chacun des individus.

1625

LE PRÉSIDENT :

1630 O.K. Maintenant, statistiquement, on pourrait peut-être penser qu'il pourrait y avoir un statu quo. Si jamais il y avait un statu quo dans la circulation, est-ce que le projet à ce moment-là serait toujours réaliste à faire, puis serait toujours justifié aussi?

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

1635

C'est-à-dire que déjà dans l'état actuel des choses, on est au niveau E. On a des vitesses, quand on parle de la trentième heure, de l'heure de design qui sont très faibles, donc si on continue avec le statu quo, on demeure quand même avec un niveau E, donc un niveau qui est quand même, qu'on juge inacceptable pour une route de niveau national qui fait partie du réseau stratégique.

1640

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Je vous remercie, Monsieur Bussièrès. Votre seconde question, Monsieur Lantin?

1645

M. GUY LANTIN :

Monsieur le Président, je ne peux pas rappeler quelque chose au ministère des Transports, hein?

1650

LE PRÉSIDENT :

Non. Vous ne pouvez pas le rappeler.

1655 **M. GUY LANTIN :**

Malheureusement, ils sont dans l'erreur. Excusez-moi. Le ministère des Transports, ça vous regarde encore à vous. Le projet que vous voulez faire, ça coûte combien ce projet-là, 13, 14 millions?

1660

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lantin, ça, je peux vous répondre, c'est 13 point quelque chose.

1665 **M. GUY LANTIN :**

Oui, O.K., parfait. J'ai marqué 13.2, je ne sais pas si je suis d'accord, mais en tout cas ça passe tout le temps les coûts. Avez-vous calculé que déplacer des maisons contenues coûterait pas mal moins cher que couper du bois puis remplir des terrains pour faire un nouveau tracé?

1670

Aujourd'hui, là, nous autres, au moment qu'on se parle, là, on en a un tracé sur la route 132 à Pabos Mills. Il a toujours fait l'affaire. Ce n'est pas un nouveau tracé qui va développer ma région. Excusez-moi, mais ils sont dans l'erreur complètement. C'est le contraire, ça va appauvrir notre région, surtout Pabos Mills.

1675

À mon avis à moi, le tracé qu'on a à l'heure actuelle, il a toujours fait l'affaire puis il va toujours faire l'affaire dans le futur, parce que regardez la route Olsen aller jusqu'à la baie Saint-Hubert, il y a deux courbes; à peine si on peut parler des courbes.

1680

Pourquoi le ministère des Transports que vous ne pensez pas aux gens? Pourquoi pas rénover la vieille route? C'est pas mal plus important pour le développement durable que de faire une route à travers le bois où est-ce qu'il y a aucune industrie qui va pouvoir s'installer?

LE PRÉSIDENT :

1685

Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1690

Oui. Écoutez, là, on fait face en fait à un genre de confrontation qui a tout le temps lieu entre le transport local et le transport de transit. Monsieur Lantin a tout à fait raison de dire que le tracé actuel lui convient ou convient aux gens de la communauté, mais au niveau du ministère des Transports comme tel, on a à avoir la vision transit aussi.

1695

Si je reste dans le corridor actuel, je vais conserver les possibilités de conflit au niveau des entrées charretières. Mon tracé peut être amélioré, et je l'ai dit tout à l'heure, mais pas de façon significative au niveau des courbes et des pentes, ce qui va faire que je vais peut-être être... je vais être obligé de limiter la vitesse inférieure à ce qui est une route de transit, c'est-à-dire je ne pourrai

1700

pas l'afficher à 90 kilomètres/heure, je vais l'afficher à 70 ou à 80 avec un risque d'accident important, pour des investissements qui, malheureusement, contrairement à ce que dit monsieur Lantin, si vous allez au tableau 8 présenté à la page 39 du résumé de l'étude, entre autres, les variantes urbaines ont été analysées puis elles sont toutes plus dispendieuses que le tracé hors 132 actuel, si on peut dire.

1705

Ça fait que je comprends qu'à l'intérieur du tracé actuel, si c'était possible, oui, en démenageant des maisons, oui il y avait possibilité d'améliorer, mais les gains vont rester faibles versus les investissements faits, puis je ne considérerai pas encore le transit de façon harmonieuse pour l'économie, le développement, et cetera, ce que je disais tout à l'heure en terme de développement structurant, si on peut dire, pour les communautés de la région.

1710

LE PRÉSIDENT :

1715

Parfait. Merci. Maintenant, tantôt monsieur Lantin parlait du coût du projet, donc de 13.2 millions. Ce 13.2 millions ne comprend pas finalement les coûts d'acquisition ou d'expropriation. Ça peut être de combien, ces coûts d'expropriation et d'acquisition de terrains?

1720

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Écoutez, dans l'estimation qui est fournie, le 13,2 millions comprend les coûts d'acquisition. L'ordre de grandeur des acquisitions...

1725

LE PRÉSIDENT :

C'est parce qu'on a regardé ce matin encore une fois puis, en tout cas, à moins que j'aie mal vu, je ne me souviens pas d'avoir vu ces coûts d'acquisition de terrains ou encore coûts d'expropriation des résidants. À moins qu'on se trompe, là, mais...

1730

Oui, allez-y, Monsieur Caron?

M. MICHEL CARON :

1735

Je voudrais juste apporter une précision. C'est parce que le document qui avait été présenté dans l'étude d'impact a été remis à jour dans le document complémentaire et, à la suite, avant de déposer le résumé, il y a une remise à jour des coûts qui a été faite.

1740

Donc, le document qui est le plus à jour c'est celui qui se trouve dans le résumé et en bas du tableau, c'est bien écrit :

« Les activités connexes comprennent le coût du déplacement des utilités publiques, le coût des acquisitions et les honoraires professionnels. »

1745 **LE PRÉSIDENT :**

Donc c'est dans le PR5.1?

1750 **M. MICHEL CARON :**

Dans le résumé, là.

LE PRÉSIDENT :

1755 Dans le résumé PR3.2, c'est ça?

M. MICHEL CARON :

Je ne connais pas le numéro de la pièce.

1760

LE PRÉSIDENT :

On ne l'a pas ici, mais on va... d'accord. Mais c'est dans le résumé qui a été actualisé?

1765 **M. MICHEL CARON :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1770

Parfait. Merci. C'est parce qu'on ne le voyait pas dans l'étude d'impact, effectivement. D'accord.

Merci, Monsieur Lantin.

1775

M. GUY LANTIN :

Parfait.

1780 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Luc Gionest s'il vous plaît. Rebonjour, Monsieur Gionest.

1785 **M. LUC GIONEST :**

Rebonjour, Monsieur Lafond. Ma question, Monsieur Lafond, c'est : est-ce que la Ville a évalué la hausse de taxes reliée aux coûts qui vont être directement reliés à la rétrocession pour le déneigement? Pour une maison environ, là, je dirais de 75 000 \$ d'évaluation, combien en chiffre réel, approximativement, est-ce que son compte de taxes...

1790

LE PRÉSIDENT :

Va augmenter.

1795

M. LUC GIONEST :

Oui.

1800

LE PRÉSIDENT :

Bon. Donc, il faut s'assurer, dans un premier temps, si l'exercice a été réalisé par la Ville de Chandler.

1805

Monsieur Berger, est-ce que cet exercice-là a été réalisé d'une part en considérant le coût de déneigement? Bon, vous devez avoir une estimation approximative de combien coûte le déneigement pour environ 3.8... 3 kilomètres environ?

1810

M. PHILIPPE BERGER :

Honnêtement, Monsieur le Président, il n'y a pas de calcul qui a été fait pour la rétrocession du 3 kilomètres que le Ministère va rétrocéder à la Ville, mais ça va rentrer dans notre budget hivernal pour l'ouverture des routes.

1815

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce qu'il y aura augmentation de taxes relativement à cette rétrocession strictement pour le secteur qui est visé par le projet ou encore, si jamais, ces coûts supplémentaires vont être englobés de façon générale et étendue à l'ensemble des contribuables de la Ville de Chandler?

1820

M. PHILIPPE BERGER :

Présentement, il y a le secteur Newport qui est donné à un entrepreneur complètement indépendant. Alors, les quatre autres secteurs, comme vous dites, Monsieur le Président, je reviens à la réponse de votre question, c'est sûr que ça va être réparti probablement avec les quatre autres secteurs.

1825

LE PRÉSIDENT :

1830 Donc, il n'y a pas eu d'exercice encore qui a été réalisé, Monsieur Gionest, mais selon monsieur Berger, il est fort plausible que ces coûts-là soient défrayés par l'ensemble des contribuables de la Ville de Chandler, à l'exception évidemment de Newport. C'est ça qu'on comprend?

1835 **M. PHILIPPE BERGER :**

 Puis probablement d'ici quelques années, Monsieur le Président, la Ville va probablement acquérir des nouveaux équipements pour avoir l'entretien complet l'hiver, le déneigement et le sablage de toutes ses routes puis ses rues.

1840

LE PRÉSIDENT :

1845 Parfait. Merci, Monsieur Berger.

 Oui, allez-y, Monsieur Gionest.

M. LUC GIONEST :

1850

 Oui, mais de quel ordre ces nouveaux équipements vont être, Monsieur le Président?

LE PRÉSIDENT :

1855 De quel ordre ces nouveaux équipements... quels seront ces équipements-là?

M. LUC GIONEST :

1860 Oui. C'est quoi les nouveaux équipements que la Ville entend acquérir pour subvenir aux besoins présents puis aux besoins futurs aussi, là, compte tenu qu'il va y avoir un supplément à déneiger puis à entretenir?

LE PRÉSIDENT :

1865 Bon, est-ce qu'à l'heure actuelle l'exercice, encore une fois, a été réalisé à savoir le type d'équipement qui sera requis?

M. PHILIPPE BERGER :

1870 Si monsieur Gionest a lu les journaux dernièrement, nous avons acheté un nouveau loader, qu'on appelle, et on va aller en appel d'offres pour un équipement d'une souffleuse et de déneigement. Ça a passé dans le Havre il y a quelque temps, il y a eu un projet de règlement qui a été adopté sans opposition par les contribuables de la Ville. Et si jamais il y a achat d'équipement

1875 futur, la Ville ne peut pas se permettre, sans aller en règlement d'emprunt ou aller en appel d'offres, en appel d'offres public pour l'achat de tous nouveaux équipements. Alors, c'est en appel d'offres public qui détermine les coûts réels des futurs équipements.

LE PRÉSIDENT :

1880 Merci, Monsieur Berger. Merci, Monsieur Gionest. Et on va prendre un petit dix minutes de pause et on vous revient par la suite. Merci.

PAUSE

1885

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé, je pense que vous aviez des informations relativement à des questions qui vous ont été posées hier soir sur le climat sonore?

1890

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui. Si vous voulez, je peux demander à Michel Caron de répondre aux deux questions que vous nous avez posées concernant le champ libre puis les 2 dBA d'écart.

1895

LE PRÉSIDENT :

Très bien. On vous écoute, Monsieur Caron. Un champ libre, ce n'est pas un circuit ça, là?

1900 **M. MICHEL CARON :**

Je vais vous expliquer. Écoutez, le paragraphe auquel vous faites allusion, ce ne sont que des détails relatifs au modèle qui est utilisé, qui s'appelle le modèle TNM. Quand tu parles de champ libre, c'est simplement pour dire que ce modèle-là travaille sans obstacle. C'est dans des conditions où il n'y a pas d'obstacle. Quand il fait référence au champ libre, c'est ça.

1905

Maintenant, ce que vous m'avez demandé aussi concernant la précision des mesures à plus ou moins 2 dBA, bien c'est ce que les gens m'ont dit. Effectivement, c'est la précision dans ce type de modèle-là, plus ou moins 2 dBA, et lorsqu'on parle d'une augmentation de 1 dBA associé à de l'augmentation de circulation, bien c'est sûr que les deux mesures ont une erreur de plus ou moins 2 dBA, la situation actuelle comme la situation projetée.

1910

Donc, les chiffres sont quand même adéquats parce que c'est logique de penser que s'il y a une augmentation de circulation d'un certain pourcentage, il va y avoir une augmentation du niveau de bruit.

1915

1920 L'autre élément que je voudrais aussi vous mentionner, c'est les distances des bâtiments par rapport à la ligne de rive de la route projetée. Hier, on a fait allusion à ça. Pour la boucherie, distribution G.A., la distance est de 44 mètres et pour le dépanneur Milène, la distance est de 97 mètres.

LE PRÉSIDENT :

1925 Parfait, merci. La Commission a quand même quelques questions relativement au climat sonore. Dans le document portant la cote DA1, pour nous, c'est déposé dans le cadre de l'audience publique sur l'autoroute 131, donc c'est le rapport 245, le MTQ a décrit l'état de l'avancement de la révision de la politique sur le bruit routier. Il est écrit :

1930 *« En ce qui concerne l'échéancier d'actualisation de la politique, le Ministère vise l'automne 2008 selon la progression des discussions avec ses partenaires. »*

1935 Est-ce que vous êtes au fait de l'état d'avancement, Monsieur Bérubé, de l'actualisation de la politique sur le bruit routier?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1940 Écoutez, ce que j'en sais, c'est que la politique actuelle est encore en vigueur. Comme je vous disais hier, j'ai vérifié qu'est-ce qu'il y avait actuellement d'avancé, là, s'il y avait quelque chose de changé dans la position du Ministère comme tel. Il n'y a rien à ce jour, toutefois les pourparlers puis tout ça, je ne suis pas...

LE PRÉSIDENT :

1945 Vous n'êtes pas au courant?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1950 Non.

LE PRÉSIDENT :

1955 Donc vous n'êtes pas en mesure de me dire quels sont les éléments finalement qui pourraient être l'objet de cette actualisation?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Non. Je ne peux pas vous donner cette information-là.

1960 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

1965

Je sais par contre qu'à l'heure où on se parle, c'est la position, la politique actuelle qui est appliquée, jusqu'à aujourd'hui, là.

1970

LE PRÉSIDENT :

1975

Parfait. Merci, Monsieur Bérubé. Maintenant, je veux aller du côté de la Ville et de la MRC. Est-ce que, autant l'un que l'autre, vous avez un règlement sur le bruit?

M. PHILIPPE BERGER :

1980

À la Ville de Chandler on ne possède aucun règlement sur le bruit puis d'après moi, la MRC aussi n'a aucun règlement sur le bruit.

LE PRÉSIDENT :

1985

Bien là, on va laisser répondre monsieur Caron. On ne vous demande d'en faire autant, merci.

Oui, allez-y, Monsieur Caron.

M. FÉLIX CARON :

1990

Effectivement, nous n'avons pas de règlement particulier pour le bruit puis on n'en fait pas mention non plus dans le schéma d'aménagement.

LE PRÉSIDENT :

1995

Parfait.

2000

Bon, je veux retourner vous voir chez vous, puis après ça, probablement que le MDDEP va être un peu impliqué par une réponse que je vais lui demander. Donc, est-ce que le suivi du climat sonore va être réalisé aux endroits où la situation serait la plus susceptible d'être détériorée?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2005 Si vous voulez monsieur Caron va répondre à cette question.

LE PRÉSIDENT :

2010 Oui. Allez-y, Monsieur Caron.

2015 **M. MICHEL CARON :**

Alors, le suivi du climat sonore va se réaliser en tenant compte des mêmes stations qui ont été utilisées à l'époque afin d'avoir des résultats qui vont être les plus probants possibles pour valider les projections.

2020 Et puis ce que je vous mentionnais tantôt ou que je vous ai mentionné hier, on utilise des modèles de projection puis ces modèles-là c'est un outil d'aide à la décision. Il faut voir que les études de bruit, ce sont des outils d'aide à la décision. Ça nous permet de déterminer là où est-ce qu'il y aura des problèmes significatifs puis voir où est-ce qu'il faut porter une attention particulière dans le futur.

2030 Maintenant, aussi, je dois vous dire, je vais vous donner un exemple récent. À Saint-Louis-du-Ha!-Ha! où est-ce que lors des études d'impact on considérait des impacts forts ou impacts moyens, en tout cas impacts significatifs pour un résidant sur la rue Saint-Louis — 57, rue Saint-Louis — et tout à coup, après avoir fait les plans et devis définitifs, après avoir des données topographiques beaucoup plus précises à cause qu'on était à l'étape des plans et devis, on s'est rendu compte que finalement la topographie du terrain environnant plus la hauteur des chaussées de l'autoroute et puis de la voie de desserte ont fait que finalement les vérifications ont démontré qu'il n'y aura pas d'impact significatif sur cette maison-là.

2035 Donc, c'est pour ça qu'à l'étape de l'étude d'impact, il faut prendre en considération ces résultats-là comme étant des outils d'aide à la décision. C'est indicatif pour le Ministère puis ça lui permet d'orienter les futurs travaux de suivi.

2040 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Caron.

2045 Madame Saint-Amant, le MTQ ne prévoit pas de faire de suivi après dix ans. Alors, c'est ce qui est demandé par le Ministère du MDDEP, c'est-à-dire un an, cinq ans et 10 ans. Qu'est-ce que vous en pensez de la réponse du MTQ de ne pas réaliser de suivi après 10 ans?

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

2050 Mon collègue Hervé Chatagnier va répondre à cette question.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2055

Oui, je vous écoute?

M. HERVÉ CHATAGNIER :

2060

Oui. Alors d'habitude on demande, ça dépend de la nature du projet puis de l'envergure des impacts, d'habitude on demande une étape référence peu avant l'ouverture de la route. Alors comme monsieur Caron qui ont... les études vont être mises à jour dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation, c'est-à-dire peu avant l'ouverture. Par la suite, on demande systématiquement un suivi aux endroits sensibles un an après l'ouverture de la route, un an, cinq ans... deux ans, cinq ans, pardon.

2065

LE PRÉSIDENT :

Deux ans, cinq ans, oui.

2070

M. HERVÉ CHATAGNIER :

Deux ans, cinq ans, et selon le cas, pour le 10 ans on demande soit uniquement un comptage de véhicules ou, dans des cas plus problématiques, on demande un comptage et la poursuite du suivi. Et il peut arriver aussi qu'on demande la poursuite du programme de suivi si on voit que les résultats du programme, après cinq ans, mérite qu'on continue le suivi.

2075

LE PRÉSIDENT :

2080

O.K. Si après cinq ans, les impacts sont vraiment significatifs, est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation qui devront être mises en place par le MTQ et qu'est-ce qui pourrait être suggéré à ce moment-là par le MDDEP?

M. HERVÉ CHATAGNIER :

2085

Bon. Bien, d'habitude soit que le MTQ s'engage dans son étude d'impact, ou on le met comme condition de décret, que toutes les mesures faisables et raisonnables doivent être entreprises pour minimiser les impacts sur le bruit. Pour le cas de ce projet-ci, je pense qu'on pourrait faire la même chose, par contre ça dépend de l'envergure de l'augmentation du niveau sonore.

2090

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Chatagnier.

2095

Je vais aller voir du côté du ministère de la Santé et des Services sociaux, Madame Chagnon, c'est ça?

2100

MME MARIE CHAGNON :

Oui.

2105

LE PRÉSIDENT :

Hier soir, puis non seulement hier soir, mais dans l'étude d'impact, il a été noté qu'une résidence subirait une augmentation du niveau de bruit actuel de l'ordre de 9.2 décibels. Pour le ministère de la Santé, cette augmentation de 9.2, est-ce que ça entraîne des impacts négatifs sur les résidants de cette résidence?

2110

MME MARIE CHAGNON :

Bien, ce qu'il faut dire, c'est que la perception, ce qui peut être la perception du bruit à différents niveaux va varier d'une personne à l'autre. Donc, dépendant si les gens sont à l'extérieur ou à l'intérieur de la résidence aussi. Ce qui arrive aussi, c'est qu'il peut y avoir, c'est reconnu que le bruit a certains effets sur la santé, entre autres ça peut perturber le sommeil, puis souvent les recommandations qui sont faites d'un bruit ambiant, c'est justement pour protéger le sommeil. Parce qu'on le sait, si on a un sommeil perturbé, le lendemain, on va être moins performant ou on peut être moins performant, ça dépend des gens, ça dépend aussi de la constance.

2115

2120

À 9.2, bien c'est un peu limite. Normalement, on dit qu'une augmentation de 6 dB, on va la noter par rapport à 1 dB, 1 décibel où c'est presque pas perceptible; à 6 dB, ça va être, on va avoir une perception plus nette que le bruit est un peu plus élevé. À 10 dB à ce moment-là, c'est vraiment une perception comme quoi c'était deux fois plus fort. Mais comme je vous dis, ça dépend toujours de... bon, est-ce que les gens, est-ce que les fenêtres sont fermées? Est-ce que les gens sont à l'intérieur? Est-ce que c'est l'hiver, l'été...?

2125

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce qu'il y a des recommandations quant à la qualité de vie relative au climat sonore d'un bruit qui ne provient pas d'une source, finalement, qui est fixe, mais d'un bruit qui provient d'une circulation automobile? Est-ce qu'il y a des mesures qui pourraient être prises? Parce que si on augmente ou si le climat sonore perçu double, à ce moment-là c'est évident que ça pourrait entraîner une perturbation chez ces résidants-là. Maintenant, est-ce qu'il y a des mesures qui seraient de mise pour atténuer cette augmentation ou ce doublage, finalement, du bruit?

2130

2135

Mme MARIE CHAGNON :

2140 C'est certain que je ne connais pas toutes les mesures d'atténuation que le ministère des Transports peut instaurer, mais il y a des écrans sonores, il y a différentes mesures à ce moment-là. L'insonorisation ça peut être... mais je pourrais vérifier s'il y a quelque chose de précis par rapport à ça puis vous revenir là-dessus.

2145 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Bien je vous remercie, Madame Chagnon.

Madame Olivier, moi j'ai personne d'autre au registre. Monsieur Gionest, oui.

2150

Oui, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

2155 Oui, Monsieur le Président, bonjour à nouveau. Une chose que je voudrais savoir, Monsieur le Président, c'est qui était responsable de la prise de données sur le climat sonore?

LE PRÉSIDENT :

2160 Parfait, c'est une bonne question. Je vais voir monsieur Bérubé là-dessus et je pense que c'est monsieur Caron qui va répondre pour le Ministère.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2165 L'étude d'origine, si on veut, qui a été faite, a été réalisée par les services du ministère des Transports à Québec, le service du Support technique, qui maintenant n'est plus, là, mais c'est un service qui comptait un expert en sonore qui s'appelle Charles Morin, ingénieur.

LE PRÉSIDENT :

2170

Parfait. Merci, Monsieur Bérubé.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2175 Excusez, le complément a été fait par la firme Acoustech, l'ingénieur...

M. MICHEL CARON :

Bernard Migneron.

2180

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2185 **M. LUC GIONEST :**

O.K. Est-ce que tous les relevés sonores, tous les endroits où est-ce qu'ils ont pris des relevés sonores, est-ce qu'ils ont tout été inclus dans l'étude que le ministère des Transports nous a fait part?

2190

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé?

2195 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Bien, écoutez, ça, je ne pourrais pas le confirmer, là, il faudrait que je vérifie avec l'auteur de l'étude qui malheureusement ne travaille plus pour le service en question. Je ne peux pas vous le confirmer. C'est sûr que les sites sur lesquels il y a eu des références de prises au niveau sonore sont mentionnés dans l'étude. Au-delà de ça, je ne peux pas répondre à la question.

2200

LE PRÉSIDENT :

Autrement dit, il n'y a pas eu d'autres endroits que ceux qui ont été localisés dans l'étude d'impact qui auraient servi à prendre des mesures de bruit, c'est ça que je comprends?

2205

M. VICTOR BÉRUBÉ :

En fait, je ne peux pas vous garantir ça.

2210

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc est-ce que c'est possible de vérifier peut-être ultérieurement, là, de revenir au cours de la semaine prochaine avec cette réponse? Et la Commission l'inscrira, Monsieur Gionest, sur son site Internet et aussi au Centre de consultation.

2215

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Les positions sont dans l'étude, mais je vais vérifier avec l'ingénieur si par hasard il y aurait eu d'autres sites qui ne figureraient pas dans l'étude finalement, et qui ont été pris par la même occasion.

2220

LE PRÉSIDENT :

2225 Excellent.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2230 C'est ce que je comprends, puis on va vous répondre dans le courant de la semaine prochaine. L'ingénieur en question travaille encore au ministère des Transports, mais il est dans un autre service. J'essaierai de le rejoindre puis je vous donnerai la précision.

LE PRÉSIDENT :

2235 Parfait. Je vous remercie, Monsieur Bérubé.

Oui, allez-y, Monsieur Gionest.

2240 **M. LUC GIONEST :**

O.K. Je voudrais savoir, Monsieur le Président, selon les évaluations du ministère des Transports, combien de véhicules/heure fréquentent le présent tronçon, en moyenne?

2245 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Monsieur Bérubé, vous avez bien compris le sens de la question et je pense que c'est monsieur Bussières qui va répondre.

2250 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

Oui. C'est une réponse qui n'est pas nécessairement simple à répondre parce que la circulation, c'est quelque chose qui varie, qui varie beaucoup en fonction des heures de la journée et en fonction de la période de la semaine et en fonction de la période de l'année, donc du mois. C'est un élément qui varie beaucoup d'heure en heure et c'est pour ça que si on parle au niveau de la circulation, on peut parler qu'on va avoir une heure de circulation dans l'année où il va y avoir un débit zéro et on va avoir une heure dans l'année où le débit va être très élevé.

2260 Et c'est la raison pourquoi au niveau de la conception routière, si on prend tous les débits d'une année, qu'on les prend heure par heure et on prend l'heure la plus élevée jusqu'à l'heure la plus faible, on va utiliser la trentième heure comme l'heure de design ou l'heure pour faire nos calculs au niveau de la capacité d'une route ou qu'est-ce qu'une route doit répondre.

LE PRÉSIDENT :

2265 Est-ce que vous pourriez expliquer peut-être pour le bénéfice des gens dans la salle, ça veut dire quoi, la trentième heure?

2270

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

2275

C'est un peu ce que je viens d'expliquer, c'est-à-dire qu'on prend toutes les heures de l'année où on compte le nombre de véhicules qui a passé, l'heure qu'il y a eu le plus de véhicules jusqu'à l'heure où il y en a eu le moins, c'est-à-dire zéro, et on fait une courbe avec ça, et on prend les 30 premières heures, la trentième ça va être l'heure de conception.

2280

La raison étant que de la première à la trentième heure, les débits baissent très rapidement et dépassé la trentième heure, si on se fie à l'ensemble des données de circulation qu'on a sur l'ensemble du réseau, on se rend compte que le débit commence à diminuer de façon très lente. Autrement dit, après la trentième heure, si j'avais 350 véhicules qui ont passé à la trentième heure, à la trente et unième heure, je vais avoir 349 véhicules, quelque chose du genre.

2285

LE PRÉSIDENT :

Parfait. C'est très clair comme explication. On vous écoute encore.

2290

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

Pour parler d'une journée typique au niveau de la circulation, si je prends le site permanent que nous avons à Maria, qui a des débits de circulation comparables à notre site à Pabos Mills, qu'est-ce qu'on observe au niveau d'une journée ouvrable, c'est-à-dire de semaine, l'heure où il y a plus de circulation serait entre 16 h et 17 h et on retrouve près de 10% de la circulation dans cette heure-là.

2295

Donc, si on a 4 500 véhicules/jour au niveau du débit journalier moyen annuel, à cette heure-là nous avons 450 véhicules qui sont passés en une heure.

2300

Les débits sont les plus importants entre 7 h du matin et 7 h du soir. On voit de façon générale, au niveau de l'ensemble des débits de circulation des sites où on fait des relevés de circulation, qu'entre 7 h du matin et 7 h du soir, on a 80% de la circulation de la journée. Donc, entre 7 h du soir et 7 h du matin, il ne reste seulement que 20% de la circulation de la journée.

2305

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce que ces conditions-là s'appliquent finalement à la grandeur de la province et n'est pas spécifique à la route 132 en Gaspésie?

2310

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

Tout à fait. On va utiliser ces données-là au niveau de l'ensemble de la province d'un site permanent, parce qu'à ce moment-là on a un relevé en continue et on a une certitude sur la donnée de circulation que nous avons.

2315 Au niveau du site de comptage que nous avons à Chandler, ce sont des relevés ponctuels qui sont faits aux trois ans où on fait deux relevés. Normalement, on fait deux relevés : un relevé de deux ou trois jours et un autre relevé de quatre ou cinq jours; et à partir de ces relevés-là, en fonction des données que nous avons, permanentes à proximité, on fait des projections de la circulation pour l'ensemble de l'année.

2320 Évidemment, on regarde s'il y a une concordance entre les données du site et le comparable.

LE PRÉSIDENT :

2325 Donc, ces données-là sur trois jours et après ça sur quatre, cinq jours, en quelle période que c'est fait? Est-ce que c'est réalisé strictement en période estivale ou si c'est réalisé en période hivernale ou automnale ou printanière?

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

2330 On fait nos relevés, c'est justement la raison pourquoi on fait nos relevés en deux périodes. Je vous disais deux jours et quatre jours, pour pouvoir les faire en deux périodes différentes. Pour des raisons techniques, nous ne les faisons pas en hiver. L'utilisation de tubes de... qu'on ne peut pas mettre sur la chaussée s'il y a des équipements de déneigement ou si la circulation peut être affectée, s'il y a une précipitation l'hiver. La raison technique pourquoi on le fait en dehors de la période hivernale.

2335 L'autre façon de faire, par contre, c'est on fait au moins un relevé pendant la période printemps ou la période automne et un autre relevé pendant la période été.

2340

LE PRÉSIDENT :

Parfait, je vous remercie.

2345

Prochaine question, Monsieur Gionest.

M. LUC GIONEST :

2350 Oui. Alors, Monsieur le Président, est-ce que le ministère des Transports considère que la 132, avec le trafic routier qu'on a présentement dessus, c'est peu achalandé, achalandé, moyennement achalandé ou très achalandé?

LE PRÉSIDENT :

2355 Parfait. Je pense que la question est très précise.

Monsieur Bérubé, s'il vous plaît. Je pense que c'est monsieur Bussières qui va répondre, Monsieur Bussières?

2360 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

On ne décrit pas la circulation de cette manière-là. On ne va pas décrire la circulation justement par niveau de service, pour prendre en considération la géométrie de la route qui a une influence importante sur la libre circulation des véhicules, et c'est pour ça qu'on qualifie cet endroit-là de niveau de service E, qu'on considère comme étant une zone d'intervention.

2365 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Je suis content que vous parliez de niveau de service parce que j'ai quelques questions, en fait la Commission a quelques questions là-dessus. Est-ce que vous pourriez nous faire part des niveaux de service existant entre Carleton et Grande-Rivière sur la route 132?

2370 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

Je n'ai pas cette information-là à ma disposition pour le moment.

2375 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous allez être mesure de faire la recherche et de faire part à la Commission de cette information-là?

2380 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

Entre Carleton et Grande-Rivière, oui.

2385

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci. Dans l'éventualité où le réaménagement proposé serait autorisé, quel serait alors le niveau de service sur le nouveau tronçon? Parce qu'on dit qu'à l'heure actuelle, il est de E, mais j'aimerais savoir qu'est-ce qu'il sera pour le futur tronçon.

2390

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Le niveau de service. c'est un niveau de service C ce qui est attendu après la réalisation du projet. Monsieur Bussières peut peut-être résumer c'est quoi un niveau de service C en termes de comprendre qu'est-ce que ça peut être.

2395

2400 **LE PRÉSIDENT :**

Mais je pense vous nous avez déjà fourni l'information, je pense, dans un document antérieur où c'est très bien indiqué, là, et si je ne me trompe pas, c'est dans le PR5.1 : Réponses aux questions du Ministère, c'est ça?

2405

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Exactement, question 1.

2410 **LE PRÉSIDENT :**

Et c'est la première question.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2415

Exact. Je peux lire le paragraphe vitelement si vous le souhaitez?

LE PRÉSIDENT :

2420

Oui. Allez-y, allez-y.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2425

Le niveau de service C, en fait :

« Ce niveau de service se situe encore dans le domaine de l'écoulement stable, mais il marque le début du domaine de l'écoulement pour lequel l'opération de chaque usager est affectée de façon significative par la présence des autres usagers dans le courant de circulation. La liberté de rouler à la vitesse désirée est dorénavant affectée par la présence des autres usagers et le conducteur doit faire preuve d'une grande vigilance pour manœuvrer dans le courant de circulation. Il y a une diminution remarquable du confort et de l'aisance de la conduite à ce niveau de service. »

2430

2435

Malgré tout, vous comprendrez que ce n'est pas une route à quatre voies qu'on construit, ce n'est pas une autoroute, c'est encore une route.

LE PRÉSIDENT :

2440

On comprend que c'est une route provinciale. Maintenant, évidemment, si le projet est autorisé, il y aura rétrocession d'une portion de l'actuelle route 132. Est-ce que vous avez évalué quel sera à ce moment-là le niveau de service sur cette portion?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2445 On ne l'a pas évalué, toutefois on peut dire que ça va être aux alentours de 100 véhicules/jour ou quelque chose dans l'ordre, 100 à 500, dépendamment. Ça va devenir une route locale.

LE PRÉSIDENT :

2450 Oui, mais ce n'est pas la quantité. Le niveau de service, pour moi, c'est A, B, C, D, E.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2455 Ah, excusez, ça va être un niveau A.

LE PRÉSIDENT :

2460 Donc, le niveau de service qui va s'appliquer à ce moment-là sur cette portion maintenant qu'elle sera rendue locale, si jamais le projet est autorisé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2465 Ça va être un niveau A, de toute évidence.

LE PRÉSIDENT :

Un niveau A? Parfait.

2470 Donc, le niveau A, pour votre information, Monsieur Gionest, je peux peut-être demander à monsieur Bérubé de lire ce qu'il en est d'un niveau A.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2475 En fait :

2480 « *Le niveau A, c'est un niveau de service représentant un écoulement libre, chacun des usagers n'est, à toutes fins utiles, pas affecté par la présence d'autres usagers dans le courant de circulation; la liberté de rouler à la vitesse désirée et de manœuvrer dans le courant de circulation est extrêmement élevée; le niveau général de confort et d'aisance pour la conduite est excellent.* »

2485 On comprend qu'on est dans une route locale, un développement résidentiel, une chose comme ça où il n'y a pratiquement pas d'entrave à la circulation comme telle, sinon notre bon jugement comme conducteur, bien entendu.

LE PRÉSIDENT :

2490 Maintenant, qu'est-ce qui vous incite à utiliser les données observées à Maria pour établir que le niveau de service E, celui qui est éventuellement présent si jamais les rénovations ou en fait la réfection, là, par le biais du nouveau tronçon ne se fait pas, serait près de 50 heures par année sur le tronçon à l'étude, pourquoi qu'on ne fait pas cette évaluation à partir des données observées pas loin de la route Olsen?

2495 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Monsieur Bussières va expliquer les raisons.

LE PRÉSIDENT :

2500 Monsieur Bussières?

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

2505 Tout simplement parce que nous avons seulement cinq jours de données, six jours de données.

LE PRÉSIDENT :

2510 O.K. Donc, ce n'est pas suffisant pour pouvoir établir à ce moment-là que ça s'établirait sur 50% du temps, c'est ça?

M. BERTHOLD BUSSIÈRES :

2515 C'est-à-dire que c'est une projection qu'on doit faire à partir de modèle et comme le site de Maria est le site permanent le plus près, nous croyons que c'est le modèle le plus près qui est représentatif de notre site.

LE PRÉSIDENT :

2520 Donc, en considérant évidemment qu'il y a quand même une décroissance entre le comptage qui se fait à Maria, parce que ce n'est pas tout le monde qui s'en vient à Chandler ou qui continue à Grande-Rivière, c'est ça?

2525 **M. BERTHOLD BUSSIÈRES :**

C'est-à-dire qu'on a des débits de circulation comparables entre Maria et Pabos Mills. C'est sûr que ce n'est pas nécessairement le même trafic, mais on peut, et c'est l'hypothèse que nous émettons, supposer que le trafic a la même caractéristique.

LE PRÉSIDENT :

2530

Parfait. Merci, Monsieur Bussières. Allez-y, Monsieur Gionest.

M. LUC GIONEST :

2535 Oui, Monsieur le Président. C'est une question qui s'adresse encore au ministère des Transports. Considérez-vous qu'il y a danger potentiel à quelque construction que ça soit sur le nouveau tronçon, compte tenu que les caractéristiques horizontales et verticales de ce nouveau tronçon vont... les caractéristiques, je veux dire ce qui était problématique est éliminé?

2540 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je pense que monsieur Bérubé est en mesure de répondre à ça.

M. LUC GIONEST :

2545 Je peux répéter.

LE PRÉSIDENT :

2550 Est-ce que vous avez compris la question, Monsieur Bérubé? En fait, à moins que je ne me trompe, je pense que monsieur Gionest dit : étant donné qu'il va y avoir une... comment je dirais ça?

M. LUC GIONEST :

2555 Grande visibilité.

LE PRÉSIDENT :

2560 Augmentation de la sécurité, de la visibilité, et cetera, en fait que les défauts actuels sur le tronçon à l'étude vont être corrigés par le biais de ce nouveau tronçon-là, qu'est-ce qui fait qu'il n'y aurait pas possibilité d'accès, compte tenu des corrections, que ce serait beaucoup moins dangereux pour la circulation routière.

2565 Est-ce que c'est bien l'objet de votre question, Monsieur Gionest, c'est bien ça?

M. LUC GIONEST :

2570 Oui, Monsieur.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2575 Un des facteurs importants en sécurité routière, c'est le nombre de conflits. On parle
d'intersections, on parle d'entrées charretières. Le fait de construire un nouveau corridor sur lequel
on rajouterait autant de nouveaux accès, bien ça va être pénalisant au niveau sécurité, puis
chaque entrée charretière est un point de conflit potentiel qui peut être évalué en termes de
statistiques accident, puis c'est à la négative, dans le sens que chaque ajout d'un conflit potentiel,
éventuellement ça va frapper.

2580 C'est ce qui fait que quand on construit un corridor qui, comme objectif, a d'assurer un
meilleur transit, de faciliter de la circulation de transit, autant que possible je limite les accès. À
l'extrême, je vous citerai une autoroute. Une autoroute, c'est sans accès, il y a aucun conflit, les
carrefours sont étagés, aucune intersection, c'est ça l'objectif. Il y a les rampes d'accès, bien
2585 entendu, et les rampes de sortie, puis c'est là qu'arrivent les accidents, souvent. Ça veut tout dire.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Bérubé.

2590 Si vous me permettez, Monsieur Gionest, je sais que monsieur Berger doit quitter tantôt et
j'aurais peut-être, la Commission aurait quelques questions à lui poser relativement à certains
points qui correspondent, en fait qui sont pour la Ville de Chandler.

2595 Monsieur Berger, l'étude d'impact fait référence aux Plans d'urbanisme des anciennes
villes de Newport et de Pabos Mills, qui ont été adoptés finalement en 91; est-ce qu'il y a eu des
modifications ou une mise à jour de ces plans d'urbanisme dans les anciennes municipalités?

M. PHILIPPE BERGER :

2600 Non. Il n'y a pas eu de mise à jour. C'est sûr qu'avec la fusion, il y a eu, nous avons
uniformisé la réglementation d'urbanisme par un Plan d'urbanisme, parce que la réglementation
est toujours conforme au Plan d'urbanisme et avec le schéma d'aménagement, dont le schéma
d'aménagement a été révisé et déposé au Ministère, si je ne me trompe pas.

2605 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce qu'à ce moment-là le projet respecte toujours les orientations de votre Plan
d'urbanisme?

2610 Et c'est probablement la même chose chez vous, Monsieur Caron?

M. FÉLIX CARON :

2615 Oui, c'est la même chose pour la MRC.

LE PRÉSIDENT :

2620 Parfait. Et Monsieur Berger?

M. PHILIPPE BERGER :

2625 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2630 Même chose pour vous, d'accord. Maintenant, je vais aller à la question — c'est drôle parce que ça s'adresse encore aux deux, c'est bien intéressant, on fait une pierre deux coups.

Monsieur Berger et Monsieur Caron, dans vos domaines respectifs, est-ce que la Ville ou encore la MRC possède un Plan de conservation des milieux humides ou est-ce que vous entrevoyez d'en produire un?

2635 **M. FÉLIX CARON :**

Je vais y aller en premier. Non, on n'a pas un plan de ce genre et ce n'est pas prévu non plus.

2640 **LE PRÉSIDENT :**

Et chez vous, Monsieur Berger?

M. PHILIPPE BERGER :

2645 La Ville, non. Étant donné que j'ai été à l'emploi de la MRC pendant 10 ans, je pense que je suis au courant un peu de ce qui se passe à la MRC.

LE PRÉSIDENT :

2650 Parfait. Merci, Monsieur Berger.

2655 Maintenant, j'aimerais ça qu'on parle un peu, Monsieur Berger, de la relocalisation des résidants qui seront expropriés. Est-ce qu'il existe des mécanismes incitatifs au niveau de la Ville de Chandler afin d'assurer la relocalisation des résidants expropriés dans les quartiers de Newport et de Pabos Mills?

M. PHILIPPE BERGER :

2660 Pour répondre à votre question, Monsieur le Président, lorsque le ministère des Transports, Division expropriation ou Division... monsieur Claude Bérubé, le ministère des

2665 Transports approche les contribuables qui vont être expropriés, c'est sûr qu'il y a des rencontres avec la Ville. D'ailleurs, le contribuable souvent cite un terrain potentiel. À ce moment-là, il vient s'informer à la Ville, à mon inspecteur ou à moi, à savoir s'il y a les services ou pas et si le terrain peut recevoir la résidence qui va être expropriée. À ce moment-là, la Ville, c'est sûr, va donner du service comme elle en donne à tous les contribuables ou futurs contribuables ou nouveaux, c'est sûr qu'on collabore avec le Ministère et avec le contribuable.

2670 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez-nous citer des secteurs qui sont disponibles pour une relocalisation dans la Ville de Chandler?

2675 **M. PHILIPPE BERGER :**

2680 Présentement, il y a de la disponibilité dans le développement Claude Dupuis le long de la route 132 ainsi que l'ancienne route 132, actuelle qui va probablement devenir l'ancienne route 132. Il y a des terrains de vacants aussi à Pabos Mills ainsi qu'à Newport. Le développement Le Bouthillier, le long de la route 132, il y a plusieurs terrains potables. Même, certaines résidences peuvent même reculer sur leur terrain puis être branchées dans le secteur urbain sur la nouvelle route 132, puis il va y avoir aucun problème.

LE PRÉSIDENT :

2685 Est-ce qu'autant la Ville que le MTQ à ce moment-là, avez-vous des données relative à la clientèle de transit, là, qui va au commerce, notamment au dépanneur chez Milène?

M. PHILIPPE BERGER :

2690 Je ne saisis pas votre question, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

2695 Je vais essayer de la reformuler à ce moment-là.

M. PHILIPPE BERGER :

S'il vous plaît.

2700 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la Ville possède des données relativement au nombre de clients qui sont en transit, qui arrêtent finalement au dépanneur chez Milène?

2705 **M. PHILIPPE BERGER :**

2710 C'est difficile de répondre à votre question, Monsieur le Président. Je pense que monsieur Gionest serait plus en mesure de répondre à cette question-là. C'est sûr que nous autres, le commerce, c'est sûr que le local a besoin d'aller chez monsieur Gionest parce que c'est le seul commerce dans notre secteur à nous autres. Pour la période concernant les gens de transit, monsieur Gionest serait plus en mesure que moi de répondre à cette question.

LE PRÉSIDENT :

2715 Mais je pensais que des fois la Ville aurait pu faire une analyse, mais je vois que ce n'est pas le cas. Au niveau du ministère des Transports, est-ce que vous êtes en mesure de nous répondre là-dessus, sur cette question-là?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2720 Bien, écoutez, on a déposé une littérature, je ne pense pas qu'il y ait de chiffres avancés sinon quelques pourcentages, je n'ai pas de données exactes. C'est sûr que je n'ai aucune données spécifiquement au commerce de monsieur Gionest en question, je ne peux pas en dire plus malheureusement.

2725 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, et je vous remercie. Monsieur Berger...

2730 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Excusez.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2740 Si vous préférez, on peut en parler de façon générale, Michel est au courant.

LE PRÉSIDENT :

2745 Non. Bien, je pense qu'il y a quand même de l'information et il y a de la lecture autant pour monsieur Gionest que pour les participants à l'audience et également pour la Commission. Peut-être qu'il y a des points que la Commission considère peut-être plus, en ce moment précis de la Commission d'enquête, de regarder, mais on pourra revenir éventuellement avec cet aspect-là.

2750 Monsieur Berger, il y a une station de pompage qui est en bordure de l'Anse aux Canards, elle n'est plus utilisée. Est-ce que vous pensez ultérieurement pouvoir la réutiliser cette station de pompage?

M. PHILIPPE BERGER :

2755

Elle est éliminée complètement. Elle est désaffectée.

LE PRÉSIDENT :

2760

Il ne reste plus rien?

M. PHILIPPE BERGER :

Non.

2765

LE PRÉSIDENT :

O.K.

2770

M. PHILIPPE BERGER :

Il reste seulement qu'une petite partie du barrage aux extrémités, mais nous avons notre station de pompage de la rivière du Grand Pabos Ouest, qui répond aux besoins, qui aliment les contribuables du secteur Newport et de Pabos Mills.

2775

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que la Ville envisage des projets de réfection soit de son réseau d'égouts ou de son réseau d'aqueduc sur l'actuelle route 132 qui va vous être redonnée?

2780

M. PHILIPPE BERGER :

Je pourrais vous dire que le dernier tronçon de l'aqueduc a été fait en 87. Nous avons procédé à l'assainissement des eaux dans les années 2000. Chandler 95, 96, Pabos Mills, nous avons... le dernier c'est l'Anse aux Canards qui était en 84, les autres phases, les années 70 dans le secteur est, et le réseau actuel répond bien.

2785

LE PRÉSIDENT :

2790

Et la conduite qui est située de part et d'autre de la rivière de l'Anse aux Canards, bon, vous nous avez répondu qu'elle a été installée en 84, ça va bien, c'était une des questions. Maintenant, la durée de vie utile de cette conduite-là, c'est quoi? 30 ans, 40 ans, 50 ans, 60 ans?

M. PHILIPPE BERGER :

2795

Tout dépend de la composante de la conduite, mais une durée utile peut aller, si je me trompe monsieur Thivierge est ici, ça peut aller de 25 à 35 ans puis il n'y a aucun problème. S'il n'y a pas de coup de bélier puis s'il n'y a pas de... s'il y a pas rien de tout ça, si la conduite est placée, elle est installée selon les normes et la composante de la conduite répond aux exigences du devis, il n'y a aucun problème.

2800

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Je vais peut-être demander à ce moment-là à monsieur Thivierge peut-être de s'avancer en avant puis de répondre à savoir, étant donné que probablement que c'est votre firme d'ingénieurs qui a travaillé sur ce projet-là, c'est quel type de conduite? Est-ce que c'est en fonte ductile ou bien donc c'est...?

2805

M. CLAUDE THIVIERGE :

C'est une conduite en fonte ductile de 14 pouces de diamètre, 350 millimètres. Pour préciser, c'est 88 l'année d'installation, 1988. Normalement, la vie utile c'est de 40 à 50 ans, ce type de conduite-là.

2810

LE PRÉSIDENT :

O.K. Bon, la conduite, est-ce qu'elle est sous la rivière ou bien donc elle a été intégrée au pont actuel?

2815

M. THIVIERGE :

Sous la rivière.

2820

LE PRÉSIDENT :

Sous la rivière. Maintenant, est-ce qu'il pourrait y avoir danger de briser la conduite lors du démantèlement du pont actuel?

2825

M. CLAUDE THIVIERGE :

Non.

2830

LE PRÉSIDENT :

Non?

2835

M. CLAUDE THIVIERGE :

Non, parce qu'elle est située à environ 20 mètres en amont.

2840 **LE PRÉSIDENT :**

20 mètres en amont, parfait. Merci, Monsieur Thivierge.

2845 **M. CLAUDE THIVIERGE :**

Plaisir.

LE PRÉSIDENT :

2850 Est-ce que les anciens tronçons de la route 132, donc dans le secteur non bâti, devront être entretenus été comme hiver durant toute la vie utile de la conduite pour y accéder en cas de bris?

M. PHILIPPE BERGER :

2855

Vous me demandez, Monsieur le Président, si on peut accéder en cas de bris?

LE PRÉSIDENT :

2860 Bien c'est ça, parce qu'il y a deux anciens tronçons, en fait, de la route 132, ceux qui vont être dans le milieu non bâtis, là.

M. PHILIPPE BERGER :

2865

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2870 Donc, il va falloir, si vous voulez pouvoir aller réparer éventuellement parce que la conduite pourrait se briser, si vous allez avoir à la réparer est-ce que l'actuel chemin devrait continuer à être entretenu hiver comme été pour pouvoir accéder de façon sécuritaire et facile à la conduite en cas de réparation?

M. PHILIPPE BERGER :

2875

2880 Si jamais il y a un bris à l'est du pont de l'Anse aux Canards qui va être démolit ultérieurement, on va pouvoir avoir accès du côté est et aussi avoir accès du côté ouest par le 500... je vois le 595, il y a une route qui donne accès, la route 132 actuelle, et vous voyez au nord de la route 132 actuelle, il y a un embranchement qui se fait pour aller à l'ancienne station de pompage. Alors, à ce moment-là on peut avoir accès par là, il n'y a aucun problème.

LE PRÉSIDENT :

2885 Parfait. Est-ce que ces tronçons pourraient être utiles à d'autres usages que celui du transport d'eau?

M. PHILIPPE BERGER :

2890 Il y a peut-être une partie du tronçon face au sud du 394, là. Bien, au sud, je parle en rouge, c'est 595, peut-être dans ce secteur-là, peut-être qu'on pourrait installer une couple de... quelques résidences dans ce secteur-là, tout dépend, parce que le réseau d'égouts c'est gravitaire, tout dépend de la profondeur, parce que justement nous allons corriger la station de pompage avec le nouveau tracé de la 132.

2895 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Est-ce qu'au niveau du MTQ il est d'usage de déplacer les fils électriques, les conduites d'aqueduc ou d'égouts lors du réaménagement d'une route?

2900 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Bien, pour les besoins du projet c'est d'usage de faire faire ces déplacements-là par les compagnies d'utilité publique.

2905 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le nouveau tronçon, celui qui va passer dans la partie boisée, sera électrifié ou bien donc s'il n'y aura aucune lumière sur ce tronçon-là?

2910 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Il ne sera pas éclairé, non.

LE PRÉSIDENT :

2915 Il ne sera pas éclairé, O.K. Est-ce qu'il ne serait pas préférable d'un point de vue économique, social et environnemental, de réaménager en piste cyclable les deux tronçons de l'ancienne route 132 qui sont devenus inutiles, à toutes fins pratiques, et construire un nouveau tronçon d'aqueduc, donc qui serait plus court, dans l'emprise de la route 132 projetée au moment de sa construction?

2920

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2925 Écoutez, on est rendu un petit peu plus loin dans le projet, on est plus... on avance, là. Quand je disais hier qu'on est vraiment à l'étape préliminaire...

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est parce que je donne...

2930

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Non, mais le sujet est intéressant.

2935

LE PRÉSIDENT :

Vous comprendrez que je donne des idées à la Ville de Chandler.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2940

Oui, c'est bon. C'est bon, mais je pense qu'ils sont déjà sensibilisés à tout ça, puis via le Comité de la route verte de la MRC puis ce qui se fait au niveau du cyclisme, il y a des démarches. Le tracé comme tel de la route verte n'est pas encore arrêté. J'imagine que c'est des secteurs qui vont être envisagés. On est un petit peu en retard au niveau de la route verte, là, ce n'est pas dit méchamment. Il y a eu toutes sortes de contraintes. Il y a beaucoup de rivières à traverser en Gaspésie. C'est une des régions au Québec où est-ce que le tracé de la route verte a été le plus complexe, pour comprendre pourquoi les retards. Puis il y a aussi, comme le signifiait monsieur Berger, il y a une question monétaire aussi. Le milieu doit s'impliquer beaucoup au niveau des montants à verser dans le plan d'affaires pour la construction de la route verte.

2945

2950

LE PRÉSIDENT :

Je présume aussi que vous êtes au fait que près du 154, route 132, il y a un léger stationnement ainsi que, bon, des sentiers pédestres. C'est évident que les travaux vont perturber et le stationnement et le départ du sentier pédestre à partir de la route 132. Quelles sont les actions qui vont être entreprises par le Ministère pour améliorer ou, en tout cas, corriger par la suite les impacts qui vont avoir été créés par la construction de la route?

2955

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2960

Si vous voulez me donner une seconde?

LE PRÉSIDENT :

2965

Bien sûr.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Parce que j'avais demandé qu'on vérifie en fait la propriété comme telle de...

2970

LE PRÉSIDENT :

Elle est expropriée, mais si on peut voir peut-être le schéma... bon.

2975

C'est ça, le stationnement est là et le début, les sentiers pédestres sont exactement là. Donc, je présume que le stationnement et aussi le début du sentier qui est le plus près de la 132 va être affecté par vos travaux. Qu'est-ce que vous entendez faire?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

2980

Écoutez, on avait discuté du sujet, je voulais juste m'enquérir, essayer de connaître le propriétaire parce que je sais que... je pense que c'est le camp Bellefeuille qui est derrière l'exploitation du sentier comme tel. C'est une autorisation, je pense, qu'ils ont. Je ne sais pas sous quelle forme elle est, est-ce que c'est un bail de location? Est-ce que... bon.

2985

Écoutez, quand on va reconstruire la route à cet endroit-là, il n'y a pas d'emprise supplémentaire à acquérir. L'emprise possédée à l'heure actuelle par le ministère des Transports dans ce secteur-là est suffisante. Ce qui fait que normalement il n'y aura pas de dossier d'acquisition, toutefois s'il y a un dommage créé aux utilisateurs, s'il y a un bail de location, s'il y a... à ce moment-là, on va voir avec les propriétaires, avec les exploitants la manière de dédommager ou de compenser ou de faciliter les choses, là. C'est prévu, ça.

2990

LE PRÉSIDENT :

2995

C'est parce qu'en fait, c'est ça, il y a un petit stationnement pour à peu près trois voitures, là, calculé vite à l'œil nu en calculant la mienne, mais c'est ça, je voulais savoir un peu, parce que si jamais les travaux empiètent sur cette partie-là à l'heure actuelle, donc je voulais savoir comment vous allez restaurer. C'est ça qu'il m'intéresse de savoir.

3000

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Ils vont probablement affecter le stationnement tel qu'il est à l'heure actuelle. S'il y a un moyen de le relocaliser, on va être facilitant dans ce sens-là puis il va même y avoir un dédommagement s'il y a un stationnement exploité, si on veut, sur ce terrain-là. Bien éventuellement, il y en aura un, en tout cas, on s'entend là, le mot est peut-être fort, mais il y a quand même un accès là possible au sentier, on va essayer de s'organiser pour que sécuritairement, ça puisse se continuer.

3005

LE PRÉSIDENT :

3010

Parfait.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3015 On comprend, comme on l'a dit, bien en fait on en avait parlé lors de la présentation, vous n'y étiez pas, mais on avait mentionné que les accès à cet endroit-là seraient plus sécuritaires qu'ils ne le sont à l'heure actuelle, par la correction de la courbe, et cetera. Donc, c'est un peu ça aussi.

3020 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Je pense que monsieur Blais aurait des choses à rajouter?

3025 **M. CHARLES H. BLAIS :**

Oui. Je voulais juste mentionner une petite chose, parce qu'on a quand même faire des vérifications, là. Avec le tracé qu'on projette, le niveau actuel de la route est déjà un mètre plus haut que le stationnement, puis dans notre nouveau tracé, on prévoit justement de le descendre d'un mètre. Alors, on va juste améliorer l'accès parce qu'on va être sensiblement au même niveau que le stationnement actuel.

3030

Donc, ça devrait faciliter les choses.

3035 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Monsieur Blais. Oui, Monsieur Gionest on vous écoute.

M. LUC GIONEST :

3040 Oui. J'aurais une dernière question pour monsieur Berger. Compte tenu qu'il va y avoir des travaux, ce qui semble correct, là, au niveau des infrastructures du système d'égouts puis d'alimentation d'eau, est-ce que toutes ces interventions-là vont être absorbées par la Ville de Chandler?

3045 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Je vous remercie de m'adresser la question.

Maintenant, Monsieur Berger, vous avez bien compris la question de monsieur Gionest?

3050

M. PHILIPPE BERGER :

3055 Oui. Il y a très peu d'intervention, la seule intervention que nous allons avoir, c'est le poste de pompage à Newport à l'intersection face à la route Albert et la route 132. On ne touche pas aux autres conduites. C'est sûr que s'il y a des intersections, mais on ne touche pas aux autres conduites, sauf que l'accès aux bouches d'incendie, tout ça, s'il y a des bouches d'incendie dans

les intersections, c'est sûr, il va peut-être y avoir des déplacements des bouches d'incendie, mais c'est inclus habituellement dans le contrat avec le Ministère.

3060 **LE PRÉSIDENT :**

C'est le Ministère, et les coûts sont assumés à ce moment-là par la ministère des Transports?

3065 **M. PHILIPPE BERGER :**

C'est ça. Sauf que la station de pompage, c'est sûr qu'on peut bénéficier d'une subvention avec, maintenant, sur les taxes d'accises puis avec ce que nous avons adopté, le Plan d'intervention. C'est sûr, nous avons des priorités concernant l'eau potable et les eaux usées. Alors, ça peut faire partie d'une de nos priorités et bénéficier peut-être de 85% de subvention.

3070 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci.

3075

Prochaine question? Oui, excusez-moi, Monsieur Gionest, monsieur Bérubé a un complément d'information.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3080

Oui, c'est ça, si vous le permettez, au sujet de ce que monsieur Berger disait, justement. Dans les intersections, dans les secteurs où est-ce qu'il pourrait y avoir des travaux en commun avec ce que la Ville construit, avec ce qu'on aura besoin en termes de drainage, il peut y avoir des principes de tranchées communes où est-ce qu'il y a un partage des coûts et tout ça.

3085

Donc, le Ministère va en assumer des parties à ces endroits-là où est-ce qu'on a nous aussi à intervenir sous terre, entendons-nous.

Mais nous, le volet au niveau de l'aspect économique, si vous me le permettez, j'aimerais ça l'aborder un petit peu.

3090

Il y a, dans la mise à jour de l'étude de sécurité, un paragraphe qui est le 22344 : « Effets combinés des courbes et des accès. » On a fait une évaluation, en termes de capital humain, de qu'est-ce que pourrait être en gains économiques pour la communauté, le fait d'abaisser le nombre d'accidents de 11 à 5. Puis dans cette analyse-là, on dit que pour un coût moyen de 47 600 \$ par accident, on parle, grosso modo, de 300 000 \$ par année d'économie pour la société. On parle de tout ce qui peut toucher un accident, là. Tout le monde connaît un proche ou en a vécu une soi-même, ce qui fait que 300 000 \$ par an, si on parle en plus des gains en temps pour traverser le secteur, on parle encore là d'une autre économie de 145 000 \$ par année, parce qu'on parle quand même de 4 500 véhicules qui parcourent ce 3.8 kilomètres-là.

3100

Tous ces gains-là associés, on évalue à des gains, en termes de durée de vie d'une vingtaine d'années seulement, de 8,9 millions en retombées. Ces retombées économiques là, c'est principalement les gens, les utilisateurs qui vont...

3105 **LE PRÉSIDENT :**

Qui vont en bénéficiant.

3110 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Qui vont en bénéficiant. Ce qui fait que ce n'est pas négligeable. Certes, il y a des dépenses pour la Municipalité en termes d'entretien l'hiver, on en parlait tantôt, mais il y a des retombées.

3115 Puis en plus de ça, on a déposé un document qui touche, de l'échelle plutôt macroéconomique des gains, on parle de coûts de transport de produits, des aires de marché attribuables à une redéfinition des conditions d'accès. Si c'est plus facile d'accéder ou de sortir de la marchandise, bien on redéfinit des aires de marché. Le coût des transports de personnes, l'accès à l'emploi, amélioration de la productivité des entreprises, et cetera, la qualité de vie.

3120 Tout ça, c'est dur à quantifier, mais il y a des principes économiques qui permettent de quantifier ça en argent. Puis ça a été déposé dans une petite analyse économique qu'on vous a fournie, puis on parle, grosso modo, de retombées économiques régionales de 6 millions par année. Au total, excusez, de la construction du projet.

3125 Ce qui fait qu'il y a quand même des gains puis ce n'est pas seulement les gens de Montréal qui vont l'avoir le gain, c'est principalement les gens de la région.

3130 Je tenais à le citer quand même parce qu'on parlait de dépense et de dépense, mais il y a des gains associés à ça.

LE PRÉSIDENT :

3135 Tantôt vous avez parlé que si jamais il y avait des travaux qui pouvaient être conjoints avec la Ville de Chandler, bon, il y a un intérêt pour la Ville de Chandler. Est-ce que c'est toujours le même fonctionnement, c'est-à-dire que la Ville de Chandler ne paie que l'excédent si jamais il faut creuser? C'est-à-dire que si vous avez une tranchée, une pente, je ne sais pas, moi, de deux en un, et vous avez besoin d'un peu plus grand, est-ce que c'est strictement l'excédent qui est assumé par la Ville de Chandler ou vous séparez les coûts à 50-50 au complet?

3140 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

Écoutez, il y a un principe qui est établi par le ministère des Affaires municipales pour le partage des coûts dans une tranchée. C'est sûr qu'à partir du moment où on parle de construire

3145 une conduite d'eau, exemple, bon, bien le ministère des Transport, l'eau, on s'occupe de l'eau de ruissellement, mais pas de l'eau potable, on s'entend, ce qui fait qu'il va y avoir un partage au niveau de la tranchée comme telle, mais l'infrastructure, la chaussée...

LE PRÉSIDENT :

3150

Oui. Ça, on comprend, oui, oui.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3155

Bref, où est l'argent? MTQ est là 100%, sauf que les principes d'excavation de tranchées, et cetera, c'est là qu'il y a le partage, ce qui fait que les municipalités y gagnent beaucoup.

3160

C'est pour ça aussi que nombre de municipalités profitent du fait qu'on fait des travaux pour en faire, puis nous on est intéressés aussi à les faire en même temps qu'eux pour l'économie d'échelle puis la simplicité.

LE PRÉSIDENT :

3165

Non seulement, je veux dire ce serait ridicule de réasphalter deux fois.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3170

Voilà. Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

3175

Merci. Oui, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

3180

O.K. J'avais une question sur l'environnement, Monsieur le Président.

Compte tenu que la zone de défrichement pour construire le nouvel axe routier est assez grande, est-ce que cette zone de défrichement va avoir un impact sur... parce que je ne l'ai pas retrouvé dans l'étude d'impact, est-ce qu'il va y avoir un impact sur la rétention de l'eau?

3185

On sait que les peuplements forestiers absorbent une certaine quantité d'eau — je n'ai pas les chiffres — parce que sur ce grand tronçon-là, en plus, cette quantité d'eau là qui ne sera pas absorbée par tous les arbres, toute la végétation qui va être défrichée va augmenter le niveau d'humidité, je crois, de toute cette zone-là où est-ce que c'est marécageux. Puis dans ces marécages-là, Monsieur le Président, il y a des peuplements d'arbres qui vont devenir plus

3190 vulnérables, compte tenu que les sols vont devenir plus humides et l'enracinement des arbres, compte tenu du type de sol, va devenir plus fragile au facteur éolien, à tout ça, puis ça va causer un dommage qui n'a pas été évalué, selon moi. Puis est-ce qu'ils vont pouvoir faire une étude un petit plus approfondie là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

3195

Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3200

À l'heure où on se parle, il n'y a pas eu d'analyses approfondies de quel sera l'impact, en fait, sur le drainage de... bien, pas sur le drainage comme la perte d'absorption par les terres d'une route pavée versus une route boisée, on s'entend. Sauf que je veux dire, c'est tôt pour nous, pour évaluer ça, dans le sens qu'il va falloir d'abord faire des études hydrogéologiques, connaître le déplacement des cours d'eau... Michel peut peut-être apporter...

3205

LE PRÉSIDENT :

Et on peut s'attendre à quelle période pour réaliser ces études hydrogéologiques, et cetera?

3210

3215

M. MICHEL CARON :

Je voudrais juste citer une question comme ça qui nous avait été posée pour la construction, l'élargissement de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides, où les gens de Forêts Canada, au fédéral, avait posé la question à savoir : quels seraient justement les inconvénients de l'élargissement de la route, compte tenu qu'il fallait déboiser dans ce cas-là, 850 hectares, là. C'était beaucoup plus important, comme déboisement. Et finalement, on avait dû faire des recherches pour essayer de voir : est-ce qu'il y a effectivement des cas qui ont été documentés où est-ce qu'il y a des routes qui ont été construites qui ont eu des effets majeurs sur la forêt environnante.

3225

Et le seul cas qui avait été identifié, c'était — je ne me rappelle pas la région —, mais c'était associé aux castors. Les castors avaient eu un effet, là, sur certains peuplements. Mais c'était des choses qui étaient très marginales, c'était l'exception dans l'ensemble.

3230

Là, je voudrais aussi peut-être juste rapporter quelques éléments. Ce que monsieur Gionest dit : quand il y a moins d'arbres, il y a moins d'évapotranspiration. Il a raison, parce que la partie qui va être asphaltée, effectivement, ne jouera plus ce rôle-là. Maintenant, il faut aussi savoir

que la route est drainée, donc les eaux de drainage sont aussi évacuées assez rapidement vers les cours d'eau récepteurs.

3235

Alors, on peut s'attendre, par exemple dans les ruisseaux environnants, à des débits parfois un peu plus importants, associés au fait qu'on a une infrastructure qui va se drainer.

3240

Maintenant, est-ce que ça va augmenter le niveau d'humidité en bordure de l'emprise? Écoutez, je ne voudrais pas dire que non, mais en générale on n'a pas de cas documentés qui ont démontré qu'il y a eu des effets très notables associés à la construction d'une route.

LE PRÉSIDENT :

3245

Merci, Monsieur Caron.

3250

Et je vais aller voir madame Saint-Amant au MDDEP. Madame Saint-Amant, le ministère des Transports estime que les milieux humides qui seraient traversés, donc, on sait qu'il va traverser une partie des milieux humides qui sont situés un peu plus bas sur la carte, qui seraient traversés par la route, ces milieux humides sont très pauvres, O.K.? Bon, puis il y en a quand même, les milieux humides cumulent quand même une superficie relativement très importante dans la baie des Chaleurs, ce qui diminuerait finalement le poids de cette contrainte dans l'analyse que le ministère des Transports a effectuée.

3255

Est-ce que le Ministère est d'accord avec cette information-là?

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

3260

Je répondrais en disant que la qualité de ce milieu humide là, qui est une tourbière ombrotrophe, ne dépend pas seulement que de sa diversité écologique, sa qualité, dans le sens de sa complexité, que c'est un milieu qui... toute sa bordure, c'est quand même un milieu assez vaste, c'est un type de tourbière qu'on ne retrouve pas en très grand nombre. D'ailleurs, ça, c'est une information qu'on a reçue dans l'étude d'impact, en fait dans l'addenda, qu'on ne retrouve pas en très, très grand nombre. C'est un milieu humide qui est considéré quand même comme ayant une valeur écologique importante et qui, d'après nous, aurait, mériterait une certaine compensation.

3270

Cependant, encore une fois, comme je vous ai dit hier soir, je ne pourrais pas encore confirmer de quelle manière aurait lieu cette compensation-là. Est-ce que ce serait une compensation par des terres équivalentes? Est-ce que ce serait une compensation par une étude de suivi de l'impact de la route sur la tourbière? Parce que d'après ce que j'en ai su des discussions que j'ai eues avec les spécialistes des milieux humides dans mon Ministère, on n'a peu d'information sur l'impact qu'a une route sur une tourbière, après sa construction.

3275

3280 Est-ce que, comme le dit l'étude d'impact, il va y avoir un impact strictement limité à la bordure de l'emprise ou si cet impact-là va être un peu plus important, est-ce qu'il va s'étendre, finalement, jusqu'à la moitié du milieu humide qu'on a là, en présence? On ne le sait pas. Donc, ce serait peut-être une mesure que nous, on recommanderait.

LE PRÉSIDENT :

3285 Et à ce moment-là, j'imagine qu'il y aurait des mesures de suivi qui seraient demandées par le Ministère?

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

3290 Oui, exactement.

LE PRÉSIDENT :

Et à quelle fréquence ces mesures de suivi...

3295 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Ah, bien là, je ne peux pas vous confirmer ça. On n'est pas rendu là du tout.

3300 **LE PRÉSIDENT :**

3305 O.K. Est-ce que vous êtes au fait un peu de la biodiversité potentielle que renferment ces milieux humides?

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

3310 Bien moi, la seule information que j'ai, c'est celle qui est donnée dans l'étude d'impact. Je confirme le fait qu'une tourbière de type ombrotrophe c'est une tourbière qui possède une faible biodiversité végétale, c'est typique de ce type de tourbière là.

LE PRÉSIDENT :

3315 Et selon vous, quels pourraient être les impacts d'une fragmentation de ce milieu-là?

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

3320 En fait, l'impact serait principalement dans l'assèchement de la tourbière par endroit, principalement du côté ouest, oui, amont de la route. Mais là, sur cette carte-là, ce n'est pas

exactement l'image qu'on a dans l'étude d'impact, là, ça semble être encore plus en périphérie que... mais peut-être que c'est juste une question de transcription, là, mais toute la partie de l'autre côté de la route pourrait s'assécher, donc on changerait...

3325 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Celle qui va vers le nord finalement, du côté nord de la route, de la future route, c'est ça?

3330 **MME VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Oui. Du côté de l'intérieur des terres.

3335 **LE PRÉSIDENT :**

Et cette partie-là pourrait s'assécher?

3340 **MME VALÉRIE SAINT-AMANT :**

Cette partie-là pourrait s'assécher.

3345 **LE PRÉSIDENT :**

Et, bon, je comprends que vous n'avez pas à l'heure actuelle des mesures d'atténuation. Est-ce qu'il y a eu des mesures d'atténuation qui ont été envisagées par le promoteur relativement à cette possibilité d'assèchement du côté nord de la route?

3350

M. MICHEL CARON :

3355 Bon, effectivement, si on regarde un peu le contour de la tourbière en question, là, je le fais avec mon pointeur, c'est à peu près comme ça, là. Donc, la majorité de la tourbière se trouve en aval hydraulique, on peut dire, mais en fait c'est une tourbière, il n'y a pas vraiment beaucoup de circulation. C'est comme une piscine qui s'est comblée avec le temps, qui est en train de devenir une pessièr.

3360 La partie qui se trouve en amont, ce serait cette partie-là, et cette partie-là, il faut comprendre que la technique de construction, c'est de placer des ponceaux d'équilibre. Donc, à chaque point bas où est-ce qu'il y a de la tourbière, parce qu'il y en a un petit peu aussi dans ce secteur-là, parce qu'on le sait par les relevés, les forages préliminaires qui ont été faits dans ces secteurs-là. Il y a deux secteurs où la tourbe est plus épaisse que trois mètres, parce qu'en général, la tourbe est moins d'un mètre d'épaisseur et puis dans les secteurs où est-ce qu'il y aura

3365 une tourbe à peu près de cette épaisseur-là de trois mètres, la technique de construction c'est de
placer un ponceau d'équilibre pour maintenir la circulation d'eau de part et d'autre.

3370 L'autre élément que je voudrais mentionner, quand on dit que c'est un milieu qui est
relativement rare. La raison de ça, c'est que quand on est en Gaspésie on est sur de la roche
calcaire. La roche calcaire, c'est une roche qui est très basique. Les tourbières, c'est des milieux
acides. Donc à cause de cette situation-là, et ensuite à cause de la topographie très accidentée
aussi de la Gaspésie en général, il y a peu d'endroits qui sont propices au développement de
tourbière de type ombrotrophe, comme on peut rencontrer, de façon beaucoup plus courante, du
côté de la Côte-Nord.

3375

LE PRÉSIDENT :

Donc, il importe à ce moment-là de peut-être essayer de la protéger?

3380

M. MICHEL CARON :

3385 En fait, de dire, de vouloir la protéger, je vais... écoutez, je vais vous faire un commentaire
personnel : la protéger, évidemment, ce qu'on a essayé de faire. Si on avait pu ne pas y toucher,
on ne l'aurait pas touchée. On a pris en considération cet élément-là, mais parmi d'autres éléments
aussi, dont les aspects du milieu humain.

Et dans ce cas-là, on a dû choisir entre : est-ce qu'on préfère avoir un tracé qui est un peu
plus loin des gens qui sont établis, qui sont construits pour minimiser les inconvénients que je
mentionnais hier concernant le bruit, concernant...

3390

LE PRÉSIDENT :

La qualité de vie.

3395

M. MICHEL CARON :

3400 Bon, concernant la qualité de vie, c'est ça. Dans ce cas-ci, si on avait eu, disons, un milieu
humide qu'on aurait jugé nous d'un plus grand intérêt écologique, c'est un jugement que nos
spécialistes en écologie végétale ont porté, mais peut-être qu'on aurait donné plus de poids à ça.

3405 Mais dans ce cas-ci, compte tenu des autres éléments qui concernaient le milieu humain,
on a donné plus de poids, disons, aux éléments du milieu humain.

LE PRÉSIDENT :

3405

Parfait. Merci, Monsieur Caron. Madame Saint-Amant, on vient de parler de l'impact de la
fragmentation, mais aussi, est-ce qu'au niveau du Ministère vous avez eu l'opportunité de regarder

la répercussion de l'apport en minéraux relativement, évidemment vous comprendrez, qui fait suite au déglacage de la route?

3410

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

Non. On n'a pas eu... on n'en est pas là encore pour l'instant.

3415

LE PRÉSIDENT :

O.K. C'est beau, merci.

Monsieur Gionest, on continue?

3420

M. LUC GIONEST :

Oui. Une question, Monsieur le Président, à titre comparatif, là.

3425

Le nouveau tronçon de route qui est présentement en construction, qui part du pont de la rivière du Ouest jusqu'à la baie Saint-Hubert va afficher une limite de vitesse de combien de kilomètres/heure?

LE PRÉSIDENT :

3430

Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3435

On va le vérifier, on va vous revenir. On n'a pas l'information tout de suite.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Est-ce que, peut-être dans le même ordre d'idée...

3440

M. LUC GIONEST :

Est-ce que je peux m'absenter pendant quelques instants, Monsieur le Président?

3445

LE PRÉSIDENT :

Pardon?

M. LUC GIONEST :

3450

Est-ce que je peux m'absenter pendant quelques instants?

LE PRÉSIDENT :

3455 Oui, oui, oui. Ça va peut-être permettre à la Commission de demander quelques explications supplémentaires.

3460 Est-ce qu'il va y avoir des aménagements, Monsieur Bérubé, qui vont faire en sorte que la circulation va ralentir aux deux extrémités du nouveau tronçon quand on va arriver dans les milieux bâtis ou on continue à une vitesse de 90 kilomètres partout? Parce que je présume que s'il n'y a pas personne, vous savez comme moi qu'on est enclin, en tant que conducteurs, parce que nous sommes, règle générale, tous de mauvais conducteurs, on est enclin à aller un peu plus vite que le 90 kilomètres/heure, donc quand on arrive dans le milieu bâti, en principe, je présume qu'il faut ralentir, est-ce qu'il y a des aménagements qui sont prévus relativement à ça?

3465

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3470 Non. En fait, le tracé tel qu'il est prévu, c'est un tracé à 90 kilomètres/heure affiché. Quand on parle d'une vitesse affichée de 90 kilomètres/heure, ça veut dire une vitesse de conception de 100 kilomètres/heure. Effectivement, il y a des délinquants sur la route.

LE PRÉSIDENT :

3475 On ne les nommera pas.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3480 Oui, c'est ça. Que celui qui est sans péché, lance la première pierre. Mais disons que c'est conçu pour une vitesse affichée à 90 kilomètres/heure, ça sous-entend, naturellement, des distances de visibilité acceptables, des dégagements latéraux acceptables, tout en concordance avec les normes. Ce qui fait que le réseau va être sécuritaire tout de même.

3485 On a ce type de route-là ailleurs dans la baie des Chaleurs — je le prends à titre d'exemple parce qu'on y est — on en a beaucoup, beaucoup de secteurs habités à 90 kilomètres/heure. À vrai dire, dans la MRC Rocher Percé, il y a à l'heure actuelle quelque chose comme 93% du réseau national qui est considéré périurbain. Il est affiché à 90 dans la majorité des cas. Ce qui fait qu'il est sécuritaire, quand même. Les taux d'accident mesurés, calculés, et cetera, tiennent compte d'une vitesse affichée à 90 kilomètres/heure.

3490 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Monsieur Bérubé.

3495 J'aimerais maintenant peut-être qu'on discute un peu du fameux marais salé. Donc, je vais avoir des questions qui vont s'adresser un peu à plusieurs de nos personnes-ressources soit le MDDEP, ministère des Ressources naturelles et Faune, et Pêches et Océans Canada.

3500 Il est indiqué dans l'étude d'impact que le marais est typique, c'est un marais typique dans la baie des Chaleurs puis qu'il est de faible superficie. Qu'est-ce que le MDDEP et le ministère de Pêches et Océans Canada pensent de sa valeur écologique? La valeur écologique du marais, évidemment.

Bon, n'importe lequel des deux, voulez-vous commencer, Madame Saint-Amant?

3505 **MME VALÉRIE SAINT-AMANT :**

3510 Moi, ce que je peux en dire à l'heure actuelle, c'est que c'est un marais qui a une certaine valeur. On a développé, au Ministère, une démarche d'autorisation des projets dans les milieux humides dans le but de donner une règle de conduite à l'ensemble des Directions régionales... En fait, dans le but que l'ensemble des Directions régionales du Ministère puissent évaluer les différents milieux humides qu'on retrouve dans l'ensemble du Québec et aient à peu près tous la même position pour les évaluer quand il y a des demandes d'autorisation de projets dans ces milieux-là.

3515 Alors donc, dans cette démarche-là qui a été produite par le Ministère, on peut voir que le petit milieu humide, le petit marais salé s'inscrit dans la situation 3. Ce n'est pas tant par sa superficie que par le fait qu'il a un lien hydraulique avec un cours d'eau. Ça en fait un milieu humide qui doit être considéré dans un angle plus global et territorial, à voir donc finalement est-ce que c'est répandu dans la région? Est-ce que c'est un milieu qui est plutôt rare ou non? Et puis après coup, si après avoir pris toutes les mesures pour l'éviter, on en vient à la conclusion que c'est impossible, on exige une compensation qui serait équivalente soit sur la même rivière ou alors à proximité dans le même bassin versant.

3525 En gros, ça c'est la démarche qu'on doit adopter quand on a un milieu humide de ce type-là dans un cadre de projet.

LE PRÉSIDENT :

3530 Donc, le Ministère considère quand même qu'il y a une certaine valeur écologique à ce marais?

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

3535 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Maintenant, j'aimerais avoir l'opinion de Pêches et Océans Canada sur la valeur écologique de ce marais.

3540

M. FRANÇOIS HAZEL :

Bon, le Ministère n'a pas d'inventaire comme ce que madame vient de décrire. Par contre, tous les milieux saumâtres pour nous sont considérés comme importants, particulièrement pour les espèces anadromes, catadromes. Par là, j'entends des espèces qui ont besoin de se promener entre l'eau douce et l'eau marine pour une fonction ou pour une autre. On a les truites de mer qui peuvent le faire, dans ce cas-ci on a de l'anguille aussi. Ça fait que c'est sûr que ce sont des zones de transition qui permettent aux organismes de s'adapter dans le passage d'un milieu à un autre.

3545

3550

Les marais salants en Gaspésie sont particulièrement retrouvés dans les barachois et soumis, ces temps-ci, à de bonnes érosions. Je pense qu'on a tous entendu parler des phénomènes d'érosion, plusieurs des marais sont encore protégés par des bords de sable, mais sont à risque.

3555

Ce marais-là est tellement haut qu'actuellement on n'a pas peur de problèmes d'érosion avec, mais c'est sûr qu'on aimerait conserver sa valeur.

3560

Ça fait qu'un petit peu comme madame a expliqué, on va essayer, dans un premier temps et c'est les démarches que nous faisons actuellement avec le ministère des Transports, nous essayons de regarder les alternatives de façon à avoir le moins d'impact ou, si possible, aucun impact sur le marais, et par après, s'il doit y avoir quand même une modification de milieu, on va essayer de trouver une possibilité de le restaurer, c'est-à-dire d'essayer de le recréer sur place, si possible.

3565

LE PRÉSIDENT :

Vous avez envoyé de nouvelles questions au ministère des Transports relativement à tout ce qui est question du pont, entre autres, est-ce que vous avez eu des réponses relativement au supplément de questions qui ont été transmises au ministère des Transports?

3570

M. FRANÇOIS HAZEL :

Non, pas encore. J'ai eu des communications avec eux la semaine dernière puis ils m'ont dit qu'ils étaient en train de préparer les réponses, mais on ne les a pas eues encore.

3575

LE PRÉSIDENT :

Dans le cas présent, quelle serait l'incidence de la perte? Parce que, bon, au départ, c'était à peu près évalué à quelque chose comme 800 mètres, la perte, maintenant ils l'ont diminué parce qu'il y a eu un document qui a été déposé hier, mais dont on a pris connaissance ce matin, donc la

3580

perte sera de 400 mètres au lieu de 800 mètres, et la même chose pour la perte temporaire qui diminue de 225 à 100 mètres, si je ne me trompe pas.

M. FRANÇOIS HAZEL :

3585

111, d'après le document déposé.

LE PRÉSIDENT :

3590

Oui, bien disons qu'on fait un chiffre rond, si ça ne vous fait rien.

M. FRANÇOIS HAZEL :

3595

Non. Absolument pas.

LE PRÉSIDENT :

3600

Donc, est-ce que vous pourriez nous faire part de l'incidence que cette perte pourrait avoir sur le marais?

M. FRANÇOIS HAZEL :

3605

Bien, si on regarde l'historique du projet quand, il y a de nombreuses années, il y a eu les premiers scénarios de proposés, certains des scénarios pouvaient aller à modifier facilement la moitié ou plus de la moitié du marais. Je n'ai pas d'estimé total de la superficie du marais, peut-être que ça a été recalculé, je ne l'ai pas vu dans les plans. C'est peut-être mon survol qui a été trop rapide, mais actuellement si on considère que le marais à probablement un peu plus de 2 000 mètres carrés puis qu'on réduit ça à 500, on est rendu peut-être au quart, alors que ça dépassait la moitié et ça dépassait 1 600 mètres carrés, à un moment donné, d'impact que ça pouvait avoir.

3610

Ça fait que c'est sûr que ça démontre qu'il y avait des alternatives entre les différentes situations puis qu'on chemine dans le bon sens, selon nous.

LE PRÉSIDENT :

3615

O.K. Donc pour vous, c'est encourageant?

M. FRANÇOIS HAZEL :

3620

Ah, absolument.

LE PRÉSIDENT :

3625 Parfait. Merci. Est-ce que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, vous avez une opinion ou quelque chose à nous dire relativement au marais salé?

M. MARTIN DORAIS :

3630 En fait, Monsieur le Président, nous on analyse les données en fonction du Règlement sur les habitats fauniques de *la Loi de conservation et de mise en valeur de la faune*. Il faut tout d'abord que l'habitat comme tel soit sur des terrains de tenure publique et par la suite qu'ils correspondent à une définition d'habitat faunique décrite dans le Règlement.

3635 On peut penser ici, dans le cas de ce cas-ci, ça pourrait être analysé dans le cadre d'une intervention dans un habitat du poisson.

3640 Donc, il faudrait déterminer, d'une part, la tenure des terres puis ensuite... mais ça, je ne l'ai pas vu nécessairement dans le document. Et deuxièmement, on n'a pas non plus de données d'inventaire sur ce marais-là. Donc, actuellement, on n'a pas nécessairement l'ensemble des données pour analyser les impacts et les répercussions du passage de la route sur ce secteur-là.

LE PRÉSIDENT :

3645 Parfait. Merci. Madame Saint-Amant, monsieur Dorais vient de nous mentionner qu'il n'y a pas nécessairement de données. Est-ce que c'est une chose que le Ministère pourrait demander au MTQ, en fait, de procéder à un inventaire des animaux qui y habitent ou, en tout cas, de la diversité que le marais peut recueillir finalement?

3650

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

3655 C'est effectivement quelque chose qu'on peut demander au promoteur. Cependant, je sais qu'il y a eu des inventaires, il y a eu des inventaires floristiques et il y a eu des inventaires piscicoles dans la rivière de l'Anse aux Canards.

LE PRÉSIDENT :

3660 O.K. Dans l'étude d'impact, c'est mentionné à un endroit entre autres que le marais... non, je pense que c'est dans une réponse à une des questions, que le marais se reconstituerait par lui-même. J'aimerais qu'on m'explique comment le marais pourrait se reconstituer par lui-même.

M. MICHEL CARON :

3665 Bien, écoutez, je ne me rappelle pas la citation exacte. Je voudrais au moins dire un point avant de commencer, quand on parle, quand on a fait référence au fait que c'était petit marais maritime.

3670 Ce n'était pas tant de vouloir dire que parce qu'il est petit, il n'est pas important, mais c'est
parce que dans un contexte historique, on a aussi regardé à un certain moment donné des
variantes de pont qui étaient environ 50 mètres un peu plus en aval, et ces variantes de pont-là
auraient permis de ne pas toucher du tout le marais maritime. Sauf qu'ils auraient occasionné
quatre ou cinq, je pense que c'est quatre acquisitions supplémentaires, dont une maison qui est un
jumelé. Donc, ça dérangeait en fait cinq familles.

3675 Et c'est un peu la raison pourquoi qu'on a maintenu la position de garder le pont dans l'axe
qu'il a toujours été, qui est l'axe d'aujourd'hui, et on a essayé de travailler au niveau de différentes
options pour essayer de voir comment on pouvait minimiser les empiètements sur ce marais
maritime.

3680 Maintenant, on a souvent... dans l'étude, par exemple, quand on parle de perte temporaire,
on dit, on essaie toujours de parler des pires scénarios. On dit, on parlait de 225 mètres carrés, là
vous avez de l'information comme de quoi que ce serait peut-être plus 100 mètres carrés, mais on
a même des ingénieurs qui nous disent que vraisemblablement, il y aurait peut-être même
3685 possibilité de ne pas en avoir de perte temporaire.

Sauf que la prudence et les expériences qu'on vit avec certains entrepreneurs nous
obligent à demeurer prudents jusqu'à ce qu'un certain moment donné on soit rendu plus loin.

3690 Donc, on envisage, on pense qu'il y a des possibilités peut-être même de le préserver,
mais l'objectif ça va être de le toucher le moins possible, parce que peut-être qu'effectivement on
va devoir le compenser.

3695 Donc il y a comme un contexte qui fait que ce marais-là est considéré comme étant un
habitat d'intérêt et à partir de ce moment-là, on va essayer de voir avec l'évolution, avec, comme je
disais tantôt, avec des données topographiques beaucoup plus précises, avec des études
hydrauliques qui restent à faire aussi lorsqu'on sera rendu plus loin dans le projet, de voir comment
est-ce qu'on peut faire pour le maintenir.

3700 Maintenant, quand vous dites comment on peut faire pour le laisser se...

LE PRÉSIDENT :

Se reconstituer par lui-même.

3705

M. MICHEL CARON :

3710 ... se reconstituer. Alors, c'est qu'en connaissant les conditions écologiques générales de
ce marais-là, par exemple au niveau du type de substrats, au niveau de son niveau par rapport à
l'eau qui entre, en fonction aussi des plantes qu'on connaît, parce qu'il y a des inventaires
effectivement qui ont été faits, de plantes, bien on peut, par des techniques de restauration, donner

des conditions favorables à ce que le marais puisse reprendre sa place et même peut-être s'expansionner.

3715 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce qu'il va y avoir de la restauration qui va être faite. Donc, ce n'est pas le marais qui se reconstitue au complet par lui-même, parce que vous allez probablement mettre des plantes, et cetera, et cetera. Si vous le restaurez, il faut mettre des plantes, n'est-ce pas?

3720

M. MICHEL CARON :

En fait, ce qu'il faut faire c'est qu'on donne une poussée puis après ça on laisse la nature faire.

3725

LE PRÉSIDENT :

Donc, je comprends un peu mieux le sens de « se reconstituer par lui-même ».

3730

Je vais retourner encore du côté de Pêches et Océans Canada. Écoutez, il y a eu un tracé de rechange qui a été élaboré par le MTQ qui permettrait d'implanter le pont en aval du marais maritime. Est-ce que cette solution vous apparaît préférable au tracé retenu dans l'étude d'impact?

M. FRANÇOIS HAZEL :

3735

Pas nécessairement. Si je me souviens, il y avait une option C qui avait été préposée, laquelle ne comportait pas d'expropriation supplémentaire, mais cependant la conception exigeait d'avoir une pile dans le milieu de la rivière. Mais si on regardait l'impact dans l'empiètement permanent, si on se fie au document, on passait de 850 mètres carrés à 85. Ça fait qu'on essayait d'avoir des informations par rapport au plan à ce moment-là puis à la façon de faire, parce que c'était quand moins 10 fois moins.

3740

LE PRÉSIDENT :

3745

O.K. Est-ce que vous avez eu ces informations de la part du MTQ?

M. FRANÇOIS HAZEL :

Bien, c'est dans leurs documents.

3750

LE PRÉSIDENT :

O.K. Dans le rapport complémentaire.

3755

M. FRANÇOIS HAZEL :

C'est ça, dans le rapport complémentaire. C'est le tableau A2.1.

LE PRÉSIDENT :

3760

Est-ce que vous pourriez nous dire quelle est l'importance finalement du marais salé pour la productivité halieutique de la baie des Chaleurs?

M. FRANÇOIS HAZEL :

3765

Je ne pourrais pas vous répondre, parce qu'il n'y a pas d'étude à ma connaissance qui a été faite particulièrement à ce milieu-là. Actuellement, c'est plus d'appliquer le mandat du Ministère en tant que tel, surtout quand on n'a pas de données, on essaie de maintenir la productivité des milieux aux niveaux, au moins, auxquels ils sont actuellement.

3770

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci.

3775

Monsieur Bérubé, est-ce que vous pourriez nous dire pourquoi, finalement, l'option C dont vient de parler monsieur Hazel n'a pas été retenue par le ministère des Transports?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

3780

Si vous voulez, monsieur Caron va expliquer pourquoi la variante en question a été rejetée.

LE PRÉSIDENT :

3785

D'accord. On vous écoute, Monsieur Caron.

M. MICHEL CARON :

3790

Bien en fait, l'option C, effectivement, le Ministère ne privilégie pas de placer une pile dans la rivière de façon permanente, parce que je voudrais juste vous citer l'exemple de la rivière Pabos Ouest où est-ce que, justement, on a dû enlever la pile de l'ancien pont.

3795

Ça a été une opération pas très simple. Il a fallu discuter beaucoup, pendant plusieurs semaines, des techniques pour dynamiter ou ne pas dynamiter cette pile-là, de sorte que par expérience récente, disons, le Ministère préférerait plutôt un pont où il n'y aurait aucun obstacle, aucune pile.

3800 Deuxièmement, connaissant aussi comment les entrepreneurs doivent s'y prendre pour construire une pile, c'est clair qu'à ce moment-là machinerie devra aller dans la rivière, et à ce moment-là combien de mètres carrés du marais maritime vont être bouleversés alors qu'il y en a seulement 1 860 mètres carrés, ou à près, aux alentours de 2 000 mètres carrés? Ça fait que 2 000 mètres carrés avec de la machinerie, des fois, ça peut faire un moyen dégât.

3805 Donc, pour le moment on préfère une option où est-ce qu'on pense que les interventions en rivière vont être minimisées. Et par le fait même, à ce moment-là, les interventions de restauration seront aussi minimisées. Et une fois que les interventions de restauration seront faites, on n'aura pas une perte permanente associée à la présence de la pile, parce qu'on va essayer justement qu'il n'y en ait pas de perte résiduelle.

3810 Donc, je vous dis ça, c'est ce qu'actuellement on a envisagé en équipe, mais il reste du travail à faire pour être certain que tout ça va pouvoir se réaliser correctement.

3815

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez prévu un suivi relativement à l'empiètement qui se ferait dans le marais?

3820

M. MICHEL CARON :

Bien, je vous dirais qu'actuellement, non. Non, on n'a pas prévu de suivi, non.

3825

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci. Madame Saint-Amant.

3830

M. MICHEL CARON :

Attendez juste une seconde.

3835

LE PRÉSIDENT :

Non, mais c'est parce que vous m'avez dit que vous n'avez pas prévu de suivi, moi je m'en vais voir madame Saint-Amant.

3840

M. MICHEL CARON :

Non, mais je veux juste mentionner quelque chose.

LE PRÉSIDENT :

3845 Oui, allez-y.

M. MICHEL CARON :

3850 Dans la mesure où est-ce qu'il y a un travail qui est fait sur un habitat aquatique, un habitat pour le poisson, il y a toujours souvent un programme de suivi qui est associé à ça pour déterminer si effectivement les aménagements qui ont été faits sont effectivement utilisés réellement par le poisson ou les espèces qu'on vise.

3855 Donc, c'est certain que là actuellement on parle d'un projet, d'un marais maritime, mais tout à coup que ce n'est pas possible techniquement ou écologiquement parlant de faire ça? Il va falloir à ce moment-là se retourner de bord puis essayer de voir une autre option. D'autres options, ça pourrait être par exemple l'enlèvement de l'ancien pont. L'enlèvement de l'ancien pont, peut-être qu'on peut recréer des conditions favorables au développement d'un marais maritime, mais peut-être pas non plus.

3860 Donc autrement dit, il n'y a pas d'idée arrêtée là-dessus tant qu'on n'a pas suffisamment d'information écologique et technique et hydraulique et, et cetera, pour être en mesure de dire : bien, il y a de fortes chances que ça fonctionne.

3865 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, Monsieur Caron. Mais je vais poser la question que je voulais poser à madame Saint-Amant, puis je vais la poser également à monsieur Hazel.

3870 Est-ce que vous croyez qu'il sera nécessaire et requis d'avoir un suivi sur l'empiétement qui sera réalisé lors des travaux?

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

3875 Je dirais qu'à l'heure où on se parle, dans l'état des connaissances qu'on a, on sait qu'il devrait y avoir un empiétement dans un milieu humide et par conséquent, on devrait demander un suivi.

3880 Dans la poursuite de l'évaluation environnementale du projet, il y aura peut-être des données plus précises, sinon ce sera au moment des demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22, que le Ministère, le promoteur devra nous déposer toutes ces informations-là et les protocoles de suivi qui devront être... À mon avis, compte tenu que c'est un habitat, également un habitat du poisson, il va falloir que ce soit un protocole de suivi appuyé par le MRNF et, bon, MPO. Ça, ce sera peut-être un autre protocole, sans doute.

3885 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. D'accord, allez-y donc, Monsieur Hazel de votre côté et après ça on demandera l'avis de monsieur Dorais.

3890

M. FRANÇOIS HAZEL :

D'accord. Ça fait qu'on va marcher avec des si. Si le projet va de l'avant...

3895

LE PRÉSIDENT :

Oui, toujours.

3900

M. FRANÇOIS HAZEL :

3905

S'il y a une perte, si on considère la perte acceptable, à ce moment-là pour que le ministère des Transports puisse procéder, ça prend une autorisation du Ministère en fonction de l'article 35.2. Cette autorisation-là ne sera décernée que lorsqu'un programme de compensation aura été préautorisé.

3910

Donc, il va y avoir eu d'autres discussions pour évaluer à ce moment-là le projet de compensation.

LE PRÉSIDENT :

3915

Donc, lorsque vous parlez de l'article 35.2, c'est l'article...

M. FRANÇOIS HAZEL :

De la Loi sur les pêches.

3920

LE PRÉSIDENT :

De la Loi sur les pêches.

3925

M. FRANÇOIS HAZEL :

3930

C'est ça. Et il va falloir qu'il y ait, dans le fond, entente entre les deux parties par rapport au niveau de la compensation qui sera exigée. Et si je me fie à d'autres dossiers avec lesquels, que nous avons avec le ministère des Transports, nous demandons, lors de la réalisation des travaux, un suivi. Ça fait qu'on a accès à un journal de chantier. Donc, sur une base hebdomadaire, ils nous fournissent un rapport des travaux. De là, on peut voir si les mesures qui avaient été identifiées

sont respectées. S'il y a des impacts non prévus qui se produisent, à ce moment-là, tous ensemble on essaie de corriger le tir.

3935 Si jamais les impacts sont supérieurs à ceux identifiés, il y a toujours moyen de retourner voir le ministère des Transports puis de s'assurer que la compensation à ce moment-là tienne compte. Parce que souvent, quand le Ministère va en appel d'offres, ce qu'ils nous disent c'est qu'ils n'arrivent pas à contenir justement leurs entrepreneurs. Ça fait que nous on peut demander certaines mesures, certaines façons de construire de façon à minimiser des impacts.

3940 Des fois ce qu'on voit lors de la réalisation des travaux, c'est que les entrepreneurs construisent d'une autre façon et les impacts peuvent être majeurs... disons supérieurs, pas majeurs, à ceux qui avaient été identifiés. Ça fait qu'à ce moment-là, bien, on rentre en communication avec le Ministère puis on essaie de voir un petit peu pourquoi ça a dévié des plans originaux.

3945

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Hazel. Monsieur Dorais?

3950

M. MARTIN DORAIS :

3955 Généralement, lorsqu'il y a des demandes d'autorisation qui sont faites et des autorisations qui sont à émettre, il y a des discussions qui se font avec les promoteurs et on évalue en fonction des pertes d'habitat, ce qui peut être fait. Il peut y avoir du suivi qui peut être fait, il peut y avoir des compensations qui peuvent être données, que ce soit par des aménagements fauniques, on a vu aussi des compensations sous forme monétaire qu'on met dans un fonds dédié.

3960 Donc, ça dépend toujours de l'ampleur des travaux comme tels. Je vous dirais que dans la majorité des cas où il y a des impacts majeurs sur un habitat, on préconiserait un suivi sur ces impacts-là à moyen ou court terme, là.

LE PRÉSIDENT :

3965

Merci, Monsieur Dorais.

Et je reviens à vous, Monsieur Gionest. Monsieur Gionest, juste une petite question, il vous reste combien de questions grosso modo?

3970

M. LUC GIONEST :

Plusieurs.

LE PRÉSIDENT :

3975

Mais ça veut dire quoi, ça, plusieurs?

M. LUC GIONEST :

3980

Une dizaine.

LE PRÉSIDENT :

3985

Une dizaine... oui, O.K. On va prendre une petite pause d'une dizaine de minutes au maximum, et si ça dérange personne, autant au niveau du promoteur que des personnes-ressources, nous allons continuer jusque vers 18 h et à ce moment-là on mettra fin à cette audience publique.

3990

Ça va tout le monde? Parfait. Bien, merci beaucoup. Ça fait qu'on prend 10 minutes de pause.

PAUSE

3995

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé, je crois que vous avez une réponse à une question que monsieur Gionest a posée tantôt puis que nous n'avons pas eu tout à fait l'exactitude en termes de kilomètres/heure.

4000

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Oui. Si vous voulez, je vais demander à monsieur Blais de répondre à cette question-là, on a eu l'information.

4005

LE PRÉSIDENT :

D'accord. On vous écoute, Monsieur Blais.

4010

M. CHARLES H. BLAIS :

Alors, voilà. En fait, le projet qu'on a réalisé depuis 2004 qui part du pont de la Nord pour se rendre jusqu'au pont du Ouest.

4015

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, la baie Saint-Hubert, là, dans ce coin-là?

M. CHARLES H. BLAIS :

4020

Non. Le pont de la rivière du grand Pabos Ouest.

LE PRÉSIDENT :

4025

O.K. C'est beau.

M. CHARLES H. BLAIS :

4030

Puis cette année, bien là on complète le tronçon jusqu'à la baie Saint-Hubert. Ça va être affiché à 80 kilomètres/heure, puis c'est ça. Le nouveau tronçon du projet qu'on parle aujourd'hui, on passe à une vitesse de 90 kilomètres/heure.

LE PRÉSIDENT :

4035

Et pour quelle raison ça va être affiché à 80 kilomètres/heure au lieu de garder une vitesse constante de 90 kilomètres/heure?

M. CHARLES H. BLAIS :

4040

Bien, la conception a été faite... parce qu'on passe quand même dans un milieu qu'on pourrait juger urbain, puis c'est côté sécurité, effectivement. Puis ça donne quand même une bonne transition avant de prendre le secteur qui est affiché à 70 kilomètres/heure dans Chandler.

LE PRÉSIDENT :

4045

Parfait. Merci, Monsieur Blais.

Oui, Monsieur Gionest?

M. LUC GIONEST :

4050

Monsieur le Président, lorsqu'une vitesse est affichée à 80 kilomètres/heure, est-ce que ça nous permet d'avoir des courbes un peu plus accentuées par rapport au tracé?

LE PRÉSIDENT :

4055

Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4060

Oui.

M. LUC GIONEST :

4065 O.K. Puis est-ce qu'un scénario avec une limite de 80 kilomètres/heure a été envisagé à partir de la baie Saint-Hubert jusqu'à la sortie ouest de la route Olsen?

LE PRÉSIDENT :

4070 Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Excusez-moi, je n'ai pas entendu la question sauf que j'aurais une précision à apporter sur la question précédente.

4075 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, apportez la précision et ensuite monsieur Gionest va se faire un plaisir de répéter sa question.

4080 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

4085 En fait, on me rappelle avec raison qu'en sécuritaire routière, un rayon plus serré égale un plus haut taux d'accident. Ce qui fait que dans une zone à 70, par exemple, où est-ce qu'on a des rayons de courbure, exemple, de 340 mètres, c'est des courbes qui sont beaucoup moins sécuritaires malgré les vitesses inférieures affichées qu'une route à 90 kilomètres/heure où est-ce qu'on aurait des rayons de 450 mètres de design.

4090 C'était une précision qu'on voulait apporter tout simplement pour dire qu'en diminuant la vitesse, le fait d'avoir des rayons plus serrés fait quand même que les rayons sont plus serrés donc moins sécuritaires.

LE PRÉSIDENT :

4095 Merci. Allez-y avec votre question que monsieur Bérubé n'a pas comprise.

M. LUC GIONEST :

4100 O.K. Est-ce qu'avec une vitesse affichée de 80 kilomètres/heure, est-ce qu'il y a des scénarios qui ont été envisagés concernant le tronçon de la baie Saint-Hubert à la route Olsen?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4105 Monsieur Caron peut expliquer un petit peu les analyses qui ont été faites.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Caron?

4110 **M. MICHEL CARON :**

Simplement de mentionner qu'on a dit tantôt qu'il y a des variantes urbaines qui ont été regardées puis il y a des variantes de contournement qui ont été regardées. Donc, la question que je comprends, c'est qu'on fait allusion à une variante urbaine quand on parle de ça.

4115

M. LUC GIONEST :

4120 Absolument.

M. MICHEL CARON :

4125 Bon. Alors, dans l'analyse comparative, les critères techniques, il y en avait un qui concernait les vitesses affichées et la vitesse de conception, tout dépendant des trois variantes urbaines, là, qu'on appelait A1, A2, A3, A3, là, c'était de rester dans la route actuelle; A1, c'était de déborder d'un côté puis A2, c'était de déborder de l'autre côté, mais ça restait à peu près quand même dans l'axe actuel, mais il y avait des acquisitions pour faire ça.

4130 Alors, on parlait des vitesses affichés de 70 kilomètres/heure pour les deux variantes qui nécessitaient beaucoup d'expropriations, puis la variante qui maintenait le plus de bâtiments possibles en maintenant aussi les déficiences géométriques, on parlait de vitesse variable qui pouvait être de 50, de 70 ou de 90 kilomètres/heure, tout dépendant des endroits qu'on pouvait situer.

4135

Donc, ça veut dire des vitesses variables, puis en termes de sécurité, bien quand on varie trop les vitesses, bien ça crée aussi un élément de risque. Tandis que les autres variantes de contournement, bien compte tenu de l'élimination des points de conflit, on parle de vitesse de 90 kilomètres/heure.

4140

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Caron.

4145 **M. MICHEL CARON :**

C'est dans le résumé, dans le tableau d'analyse comparative.

4150

M. LUC GIONEST :

Oui, Monsieur le Président, compte tenu des impacts négatifs sur la conservation au niveau environnemental, économique, social et culturel, est-ce qu'il n'aurait pas été préférable d'afficher une limite de 70 kilomètres/heure pour un certain bout pour conserver ces acquis?

4155 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bérubé?

4160

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4165 En fait, j'aimerais ça peut-être donner la parole à monsieur Caron qui pourrait expliquer en gros l'impact des variantes, qu'est-ce qui a été analysé, qu'est-ce qui a été pris en compte, là, à savoir pourquoi on a quitté le corridor actuel, les vraies raisons puis tout ce qui a été pris en considération.

LE PRÉSIDENT :

4170 D'accord. On vous écoute, Monsieur Caron.

M. MICHEL CARON :

Une seconde.

4175

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4180 Est-ce que je peux profiter de l'intermède pour apporter une correction à un propos que j'ai tenu hier à cette audience?

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

4185 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

4190 J'aimerais préciser le fait que lors des acquisitions, je change de sujet, je m'en excuse, là, mais lorsque le Ministère dispose de résidus de terrains, ce qu'on appelait hier et qu'on appelle encore les immeubles excédentaires, les résidus de lots non accessibles, j'ai dit hier faussement qu'ils étaient vendus à l'enchère alors qu'ils sont vendus par soumission sur invitation aux voisins. On invite les lots contigus, les propriétaires des lots contigus à déposer une soumission. C'est la méthode habituellement lorsqu'on a un lot enclavé.

4195 Advenant le cas où on a un lot qui possède un accès, bon, un résidu qu'on a acheté parce que le propriétaire n'en voulait plus ou que bon, X raisons, si le lot est accessible par quiconque, on le vend au public. On n'a pas à donner un avantage à un particulier parce qu'il est voisin, autrement dit. On y va au grand public.

4200 Toutefois, lorsqu'il y a enclavement, bien vous comprendrez que pour des raisons d'accès, on doit, on l'offre prioritairement par soumission sur invitation aux propriétaires des lots contigus ou en front, latéraux, et cetera. C'était ma précision.

4205 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va me permettre en même temps, parce qu'il restait une autre question qui était susceptible de nous intriguer au niveau de la Commission. Lorsqu'il est question d'acquisition, est-ce qu'on tient compte à ce moment-là que le fractionnement va entraîner une impossibilité peut-être d'agrandissement d'une propriété commerciale, c'est-à-dire que le commerce ne pourra pas se développer autre, compte tenu qu'il y a une partie qui est acquise. Est-ce que c'est considéré dans l'évaluation lors de l'acquisition?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4215 Bien, moi, je pense que si c'est quantifiable, si on peut vraiment démontrer le dommage, bien, j'imagine que ça entre en ligne de compte. Je vois mon évaluateur qui fait signe que oui, c'est pris en compte.

4220 Il faut penser aussi qu'avec la venue d'un nouveau corridor routier dans une municipalité, il y a peut être lieu, pour une municipalité éventuellement, de revoir son règlement de zonage aussi. Ça, c'est toutes des possibilités, je n'engage ni la MRC, ni la Municipalité.

LE PRÉSIDENT :

4225 Mais ils sont partis, ça va bien.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4230 Mais c'est des possibilités puis c'est des choses qui arrivent couramment, là. C'est des choses qui arrivent, là. Donc, il y a ça, il y aura peut être un ajustement à faire par la Ville après, ce sera à elle de juger. Maintenant, pour ce qui est des dommages, bien comme l'expliquait monsieur Bérubé hier, Claude, pour le nommer, tout est pris en compte en autant que ça a un impact réel, on s'entend.

4235 **LE PRÉSIDENT :**

4240 Non, non, c'est ça. Parce que, écoutez, si le commerce veut prendre de l'expansion, mais le fait d'amputer le terrain existant d'une bonne partie, ce qui empêche en bout de ligne cette expansion-là, donc... Monsieur votre évaluateur nous fait signe que oui, c'est considéré dans l'évaluation globale et l'offre qui est faite à ce moment-là aux propriétaires des commerces en question, c'est ça, si je comprends bien?

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

4245 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

4250 Parfait. Merci beaucoup. Et votre nom, juste votre nom s'il vous plaît pour madame Teasdale? Si vous voulez bien vous nommer?

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

4255 Claude Bérubé.

LE PRÉSIDENT :

4260 Parfait. Et vous vouliez ajouter quelque chose? Si vous voulez bien vous présenter au micro, s'il vous plaît.

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

4265 Bon, Claude Bérubé. Il faut toujours que ce soit justifié. C'est bien simple, là, on ne peut pas... à un moment donné, s'il y a du terrain en masse ou quoi que ce soit, une grande superficie, si ça limite réellement, oui, ça peut être regardé. Il n'y a pas de problème là.

LE PRÉSIDENT :

4270 O.K. Merci, Monsieur Bérubé.

Oui, Monsieur Gionest, vous pouvez continuer?

M. LUC GIONEST :

4275 Oui. Ma question va s'adresser, Monsieur le Président... bien à vous, là, mais pour...

LE PRÉSIDENT :

4280 J'espère que c'est à moi.

M. LUC GIONEST :

4285 À vous, là, je n'ai pas le choix, je vais vous la poser à vous, mais c'est concernant le droit de réserve au niveau des expropriations. Pouvez-vous nous expliquer ce qu'est un droit de réserve?

4290 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bérubé, je pense que c'est monsieur... vous allez revenir à la barre, enfin à la barre, c'est un bien grand mot, mais à la chaise plutôt.

4295 **M. CLAUDE BÉRUBÉ :**

4300 Du droit de réserve, je vais vous dire bien franchement ça fait longtemps... en tout cas, ça n'a pas été utilisé. Si je ne me trompe pas, droit de réserve dans les années passées, il y a bien souvent qu'à un moment donné le ministère des Transports disait : bon, O.K., on veut faire un projet quoi que ce soit, puis il arrivait puis il disait : bon, O.K. Ça, on réserve ça cette bande de terrain là ou, et cetera, et cetera. Puis il y avait la procédure comme telle, je vous dis bien franchement, je ne l'ai jamais faite. J'en ai entendu parler, et je crois que c'est ça le droit de réserve.

4305 Sauf que je peux peut-être vérifier, m'informer, puis on vous communiquera l'information.

LE PRÉSIDENT :

4310 L'information par écrit.

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

4315 L'information, parce que je vais vous dire bien franchement, ça fait bientôt 30 ans que je suis au Ministère, puis je n'ai jamais fait ça.

LE PRÉSIDENT :

Ça n'a pas adonné que vous aviez besoin d'un droit de réserve dans votre cas.

4320 **M. CLAUDE BÉRUBÉ :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

4325

Parfait, merci.

Donc, Monsieur Gionest, monsieur Bérubé va s'informer et il nous donnera la réponse par écrit. Donc, ça va être sur le site Internet du BAPE. Vous pourrez le consulter.

4330

M. LUC GIONEST :

4335

À ce que je comprends bien, Monsieur le Président, aucun droit de réserve ne sera appliqué pour la construction du nouveau tronçon?

LE PRÉSIDENT :

4340

Monsieur Bérubé, lequel des deux?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4345

Écoutez, je ne suis pas expert en conception puis en achat, mais si Claude n'en a pas fait depuis 30 ans, il y a des bonnes chances qu'il n'y en ait pas. Je ne vois pas pourquoi on le ferait. Je ne connais pas ça moi-même, remarquez, là, pour être bien honnête.

LE PRÉSIDENT :

4350

Donc, est-ce que c'est possible de le vérifier?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4355

Je ne peux pas vous le confirmer, mais regardez, on va vous revenir avec la définition exacte parce que ma position, c'est que c'est quelque chose qu'on pratique couramment sans connaître la terminologie comme telle utilisée par monsieur. Bien, écoutez, on se rajustera. Je vous répondrai à cette question-là en même temps si on a l'intention d'utiliser ce recours...

LE PRÉSIDENT :

4360

Donc, vous allez vérifier ce que veut dire le droit et par la suite, vous allez également indiquer si le Ministère a l'intention d'y aller avec ce droit.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4365

Oui.

LE PRÉSIDENT :

4370 Parfait.

4375

M. LUC GIONEST :

4380 Je peux vous donner la réponse, Monsieur le Président, parce que moi je pose la question pour que les gens puissent comprendre c'est quoi, là, dans la salle. Si monsieur n'a pas la réponse, je crois l'avoir avec moi.

4385 Selon le réseau juridique du Québec, pour ce qui a trait à l'expropriation commerciale, le droit de réserve c'est en fin de compte, à sa plus simple expression, là, c'est lorsqu'une... comme un gouvernement ou un état ou un ministère désire, prévoit faire l'acquisition ou prévoit faire une construction sur un secteur donné, juridiquement il appose un droit de réserve, ce qui interdit la construction de nouveaux édifices ou de nouveaux bâtiments sur un territoire, sur un terrain donné. Puis le droit de réserve, là, il apporte aussi, il doit apporter une certaine compensation financière parce que le propriétaire dudit terrain commercial ne peut plus l'utiliser à sa guise pendant une période qui peut s'échelonner jusqu'à deux ans. Et puis après deux ans, l'entité ministérielle ou gouvernementale peut renouveler son droit de réserve pour deux années supplémentaires, mais seulement une seule fois. Puis ça, ça nous donne un délai de quatre années.

4390 Puis moi, ce que je voudrais savoir, c'est si un droit de réserve est utilisé dans le cas qui nous intéresse présentement, quelles seront les compensations, hypothétiquement s'il y en a un, quelles seront les compensations financières? On aurait besoin de savoir tout ce qui englobe...

LE PRÉSIDENT :

4400 Cet aspect de droit réserve.

M. LUC GIONEST :

Cet aspect-là de droit-là.

4405 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Bérubé?

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

4410

Bon, c'est ça. J'avais la même définition, en fin de compte, que monsieur Gionest. Droit de réserve, je n'en ai jamais fait. Ça ne s'est pas appliqué au Ministère, au Bas-Saint-Laurent -

4415 Gaspésie. Oui, c'est vrai, c'est quand on veut réserver, il y a un processus, et cetera, et cetera. Sauf que nous à l'heure actuelle, ce qu'on fait beaucoup, c'est quand on veut faire l'acquisition puis qu'on n'est pas capable de s'entendre, disons, bien on fait la procédure d'expropriation.

4420 La loi, il y a toutes les étapes dont on a déjà fourni les documents, puis il y a un avis d'expropriation qui est signifié, après ça il y a un 70% d'évaluation qui est donné, indemnité provisionnelle, après ça il y a un transfert de propriété. Ça se fait avec la procédure, ça fait que c'est ça notre procédure à l'heure actuelle.

Le droit de réserve, on n'appliquera pas ça là.

4425 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, autrement dit, si je comprends bien votre réponse, c'est que le Ministère n'a pas l'intention et ne procédera pas aucunement à l'application d'un droit de réserve sur les propriétés qu'il envisage ultérieurement d'acquérir. C'est ce qu'on comprend de votre réponse?

4430 **M. CLAUDE BÉRUBÉ :**

Oui.

4435 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

M. LUC GIONEST :

4440 Puis ce qui a trait, Monsieur le Président, aux compensations par rapport au droit provisionnel, est-ce que la compensation provisionnelle est soustraite de la compensation finale?

LE PRÉSIDENT :

4445 Allez-y.

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

4450 Bien évident. Regardez, je vais vous faire juste des chiffres pour des chiffres, là. Disons, si on fait une évaluation de 100 000 \$ d'une propriété, et on fait un avis d'expropriation, on recommande 70%, ça veut dire qu'on recommande 70 000 \$ au propriétaire. Par la suite, il y a négociation ou quoi que ce soit, on s'entend. Disons, si l'entente est de 110 000 \$, bien c'est 110 000 \$ moins 70 000, ça veut dire 40 000 \$ pour...

4455 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que le 70 000 \$, dès que...

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

4460

A déjà été versé. C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Il est versé, parfait.

4465

M. LUC GIONEST :

Est-ce que, Monsieur le Président, l'acompte provisionnel touche seulement à la valeur de la propriété elle-même ou il touche aussi la valeur estimée des préjudices?

4470

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé?

4475

M. CLAUDE BÉRUBÉ :

Habituellement, l'évaluation, l'offre détaillée qu'on fait, c'est l'évaluation des terrains et bâtisses, amélioration. Tout ce qui est dommage, c'est le propriétaire qui faut qu'il fasse la preuve de ça.

4480

Ça fait que nous habituellement, on y va avec ça. Par la suite, la négociation, c'est bien évident qu'il y a des fois qu'il y a des dommages, puis on sait qu'il y a des dommages, on va l'indemniser, il n'y a pas de problème là, on va l'offrir, ça, il n'y a pas de problème là. Mais pour ce qui est de l'indemnité provisionnelle, c'est bâtisse, terrain et puis les améliorations. Quand on parle d'un achat total ou quand on parle juste d'un terrain, bien c'est terrain, amélioration, puis les dommages sont toujours... il faut que le propriétaire fasse la preuve des dommages.

4485

LE PRÉSIDENT :

Parfait, Monsieur Bérubé. Monsieur Gionest?

4490

M. LUC GIONEST :

O.K. J'aurais une dernière question, Monsieur le Président. Dans l'étude d'impact, on parle de la Gaspésie comme ayant, culturellement, historiquement, socialement, fait du développement le long de l'axe routier principal. C'est culturel, c'est historique.

4495

Est-ce que le ministère des Transports, Monsieur le Président, ne croit pas aliéner un peu la population du quartier de Pabos Mills puis du secteur ouest de Chandler en leur enlevant un certain, je ne dirais pas un droit historique, mais un droit coutumier, là, historique, culturel?

4500

C'est ma question.

4505

LE PRÉSIDENT :

Oui. On va demander à monsieur Bérubé de répondre à cette question.

4510

M. VICTOR BÉRUBÉ :

En fait, au niveau de la fonctionnalité d'une route, c'est reconnu, puis c'est reconnu aussi par le milieu, qu'un corridor habité, c'est-à-dire où est-ce qu'on a quelque chose comme 70% en zone périurbaine dans toute la baie des Chaleurs, on comprend que la circulation de transit est lourdement affectée. Oui, historiquement, puis encore, il y a du bâti le long de la 132, à nombre d'endroits. D'ailleurs, on en voit de part et d'autre...

4515

LE PRÉSIDENT :

4520

Et ça se construit encore parce que j'en ai vu, moi.

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4525

Monsieur Gionest a totalement raison. Voilà, vous l'avez vu aussi, c'est vrai, puis ce n'est pas aboli partout, dépendamment de la réglementation de zonage. Mais maintenant, avec les périmètres urbains définis et tout ça, bon, il y a plus de contrôle de fait, les MRC sont sensibilisées à ça, et les municipalités et les villes aussi.

4530

Sauf que comme je disais tantôt, l'objectif comme tel c'est d'essayer autant que possible de diviser, d'éliminer les conflits entre la circulation locale et la circulation de transit, parce que tous les deux comme conducteurs, un local et quelqu'un en transit, n'ont pas le même comportement au volant. Moi, j'ai le goût, exemple, si je suis en transit, de me rendre rapidement du point A au point B, si je suis un local, je suis moins pressé ou je vais plus près, donc je démarre et j'arrête. Ça fait des situations... des vitesses pratiquées qui sont avec des différentiels élevés. Ça aussi c'est source d'accident, en plus des entrées charretières et des intersections.

4535

LE PRÉSIDENT :

4540

Donc, est-ce que vous considérez que le fait de réaliser ce nouveau tronçon qui va être en dehors du secteur urbain, pénalise les citoyens de Pabos Mills relativement à des services qu'ils ont actuellement?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4545 Bien, écoutez, ça dépend du point de vue où est-ce qu'on se place, mais je ne le vois pas comme ça, malheureusement. Je ne pense pas qu'on pénalise nécessairement. On donne une certaine quiétude aux riverains, aux locaux, puis on permet de faciliter des échanges de transit avec tous les impacts économiques que ça amène.

LE PRÉSIDENT :

4550

Merci, Monsieur Bérubé.

Monsieur Gionest?

4555

M. LUC GIONEST :

Je me réfère, Monsieur le Président, je me réfère à ce qui a été dit hier. Selon les analyses sonores, ils nous disaient que compte tenu de la quiétude puis qu'on avait déjà en Gaspésie... Ce n'est pas ça qui nous manque, la quiétude, en Gaspésie. Les enregistrements sonores nous disent qu'on est à 55 décibels, on entend pratiquement le bruit de la mer la nuit, à part quelques camions qui passent ici et là. Ce n'est pas la quiétude qui est notre problème principal qu'on essaie de démontrer ici, là.

4560

Ce qu'on essaie de démontrer ici, Monsieur le Président, c'est qu'on a besoin des services; puis pour que ces services-là demeurent accessibles, on a besoin d'être installé sur cette route, on y a besoin. Si on n'y est pas installé, perte de service, perte de jouissance, perte de tout ça. Et puis je ne peux pas amener d'autres arguments plus que ceux que j'ai apportés, puis c'est tout, je pense, ce que j'avais à dire, puis je remercie tous les membres qui se sont déplacés pour répondre à nos questions.

4570

Je vous remercie beaucoup, je vous souhaite une bonne journée.

LE PRÉSIDENT :

4575

Merci, Monsieur Gionest. La Commission va continuer avec quelques questions sur les perturbations de l'habitat du poisson. Oui, Monsieur Dorais, vous aviez quelque chose à ajouter?

M. MARTIN DORAIS :

4580

Oui. En fait, à la pause on m'a demandé de faire une précision concernant les travaux du pont sur le ruisseau de l'Anse aux Canards, en fait au niveau du ruisseau marin salé... voyons, du marais salé, pardon.

LE PRÉSIDENT :

4585

Ce n'est pas grave, ça m'arrive beaucoup.

M. MARTIN DORAIS :

4590 En fait, on va considérer si l'habitat est un habitat du poisson et on définit l'habitat du poisson sur un cours d'eau ou ses alentours avec une ligne des hautes eaux de récurrence 200.

4595 Donc, si la section du marais qui est touchée est à l'intérieur de ces limites-là, on va considérer que c'est un habitat du poisson. Il restera à déterminer si la tenure des terres est privée ou publique, et à partir de ça, bien, on va utiliser les inventaires qui se sont faits dans le ruisseau de l'Anse aux Canards. Donc, les inventaires qui sont présentés dans le document et également, nous autres — moi, personnellement, j'ai visité ce cours d'eau-là, dans deux autres projets ce printemps. Donc, à partir de notre expertise, on va être en mesure d'évaluer les impacts ou, en tout cas, la nécessité d'émettre une autorisation.

4600 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Dorais.

4605 Monsieur Hazel, est-ce que vous pourriez nous faire part de l'état de l'anguille d'Amérique dans la baie des Chaleurs?

M. FRANÇOIS HAZEL :

4610 Je ne suis malheureusement pas un spécialiste de l'anguille, mais je peux vous dire que l'anguille est considérée comme une espèce préoccupante par un groupe de spécialistes appelé en anglais le COSEPAC, qui sont des scientifiques canadiens qui se penchent sur le statut de différences espèces de poissons.

Ça fait que son statut est préoccupant.

4615

LE PRÉSIDENT :

4620 Et est-ce qu'il y a de la documentation, parce que vous dites qu'il y a des spécialistes qui se sont penchés là-dessus, est-ce qu'il y a des études qui ont été réalisées ou encore de la documentation par rapport à ça que vous pourriez déposer à la Commission?

M. FRANÇOIS HAZEL :

Oui.

4625

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Donc, vous les enverrez par écrit, en fait les envoyer plutôt à madame Lacoursière et ça va nous faire plaisir de vous lire.

4630

Oui, Monsieur Dorais?

4635 **M. MARTIN DORAIS :**

Actuellement, l'anguille chez nous au ministère des Ressources naturelles et de la Faune est sur la liste des espèces susceptibles d'être menacées et vulnérables. Donc actuellement, c'est des cas qui sont en analyse. Il y a des travaux qui sont réalisés, qui vont être réalisés
4640 prochainement sur les niveaux de population. Il y a des suivis quand même qui sont réalisés beaucoup au niveau du réseau hydrographique du fleuve Saint-Laurent.

LE PRÉSIDENT :

4645 Parfait. Merci, Monsieur Dorais. Maintenant, autant le MPO que le MDDEP que le MRNF, chacun selon vos spécialités, qu'est-ce que vous pensez des projets de compensation de l'habitat du poisson qui est prôné par le promoteur dans son étude d'impact, évidemment?

Madame Saint-Amant?

4650

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

Moi, je vais laisser répondre les deux autres ministères parce que les projets de compensation pour l'habitat du poisson, c'est vraiment le ministère Ressources naturelles et la
4655 Faune et MPO qui gèrent ça.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Dorais, on vous écoute.

4660

M. MARTIN DORAIS :

Bien en fait, je m'excuse, je n'ai pas vu ça dans les documents, les projets qui étaient... peut-être que j'ai lu en diagonale cette section-là, peut-être que le promoteur pourrait nous
4665 rappeler le projet de compensation proposé.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Caron, je pense qu'il va répondre à cette question et après ça, peut-être que vous pourrez enchaîner, Monsieur Dorais.
4670

M. MICHEL CARON :

Bien, en fait, juste pour donner des précisions à monsieur Dorais, le marais maritime dans la rivière de l'Anse aux Canards, il mesure à peu près 2 000 mètres carrés, et actuellement sur
4675 l'image qu'on voit à l'écran, on a présenté ce qui était anticipé comme perte permanente ou perte

4680 temporaire qui pourraient être associées à la construction des travaux, et ce qu'on a aussi identifié, c'est les sites qui nous paraissent, nous, comme étant les plus intéressants pour permettre une expansion du marais. Comme je disais tantôt, créer des conditions favorables à ce que le marais puisse s'expansionner pour compenser la perte qui est montrée par le croissant jaune.

Alors, ce que vous voyez en A, B, C, ce sont trois sites que nous on envisage comme étant possible de réaménager en marais.

4685 Maintenant, c'est comme j'ai mentionné tantôt à monsieur Hazel, il y a beaucoup de travaux qui restent à faire sur ce projet-là. Donc, la première chose qu'on va vouloir faire c'est de ne pas lui toucher. Puisqu'il y a une volonté de le conserver, on va commencer par vouloir ne pas lui toucher. Mais si pour des considérations, je dirais techniques, ou des considérations financières, parce que, écoutez, comme je vous mentionnais tantôt, ce marais-là n'est quand même pas unique, sans vouloir lui enlever sa valeur écologique.

4690 C'est certain que si un projet faisait en sorte que ça coûterait 4 millions de plus — je vous donne des chiffres comme ça juste pour donner des ordres de grandeur — bien nous on considérerait probablement que globalement ce marais-là ne vaut pas 4 millions de dollars, compte tenu de ce qu'on connaît de ses caractéristiques écologiques.

4695 Ceci dit, il y a d'autres sites aussi qu'on peut peut-être envisager et pour lesquels on n'en a pas parlé. Par exemple, l'enlèvement de l'ancien pont. Est-ce que l'enlèvement de l'ancien pont ne pourrait pas être aussi à un autre endroit? Peut-être.

4700 Donc, ce qu'on essaie de faire, d'abord, c'est un peu comme vous le proposez, on va commencer par essayer de l'éviter. Deuxièmement, si on le touche, on va essayer de le compenser à la place où est-ce qu'il est, puis je pense qu'il y a des opportunités réelles, puis ensuite de ça, bien on va commencer à s'éloigner du site des travaux comme tels, puis là ça pourrait être l'ancien pont, puis ça pourrait être l'ancienne prise d'eau, mais ça pourrait être aussi autre chose. Dans le fond, ce qu'on se dit, s'il faut faire une compensation, aussi bien qu'il y ait un bénéfice environnemental, pas juste recréer une zone d'eau qui serait inutile pour le poisson.

4710 Donc, c'est à peu près ce que je peux donner comme élément.

LE PRÉSIDENT :

Qu'en pensez-vous, Monsieur Dorais?

4715 **M. MARTIN DORAIS :**

4720 Bien en fait, je pense que la première solution qu'a énumérée monsieur Caron serait l'idéal, c'est-à-dire de ne pas empiéter dans le marais salé. Actuellement, il faudrait évaluer aussi l'ampleur de la perte d'habitat qui va y avoir lieu. Et c'est évident que ce qu'a mentionné monsieur Caron est quand même exact, qu'il y a des gains d'habitat à faire en enlevant l'ancien pont et

également aussi de regarder la possibilité au niveau de la prise d'eau où il y a un barrage qui est orphelin, et actuellement, là, qui limite la libre circulation de certaines espèces de poisson.

4725 Donc, c'est évident que c'est tout des mesures qui semblent très intéressantes et en fonction de la perte d'habitat qui va être associée à la décision finale, ça va être analysé en fonction de ça.

LE PRÉSIDENT :

4730 Merci, Monsieur Dorais. Et au niveau des Pêches et Océans Canada, Monsieur Hazel?

M. FRANÇOIS HAZEL :

4735 Je dirais qu'il est très difficile de se prononcer. Actuellement, je ne comprends pas non plus ce qui est proposé, parce que si on regarde le tracé, les zones proposées semblent être déjà dans le marais, puis là ils n'ont pas défini quel genre d'intervention ils voulaient faire, peut-être que si j'avais un peu plus de précision, ça aiderait.

LE PRÉSIDENT :

4740 D'accord.

M. FRANÇOIS HAZEL :

4745 Et si on pouvait avoir une idée peut-être de la ligne des hautes eaux aussi, un peu comme mentionnait monsieur Dorais, ça aurait été intéressant.

LE PRÉSIDENT :

4750 Monsieur Caron, êtes-vous en mesure d'apporter ces indications supplémentaires?

M. MICHEL CARON :

4755 Oui. Oui, je vais donner quelques indications pour justement rendre ça un peu plus clair. L'emprise du pont, ce sont les deux lignes rouges que vous voyez là, comme ça. Les culées, qui seraient construites là et ici de part et d'autre de la rivières, seraient construites à l'extérieur de la ligne de zéro - deux ans. La ligne qui est comme ça puis qui longe la ligne en jaune comme ça, c'est la ligne de zéro - deux ans.

4760 En passant, dans ce secteur-là, compte tenu qu'on est dans un secteur de marais, là, la zéro - deux ans, la zéro - cinq ans, la zéro - 10 ans, la zéro - 25 ans, c'est à peu près juste, tu sais, c'est des centimètres, là, c'est presque rien. Ça fait que c'est à peu près tout le temps presque la même ligne.

4765 Donc, ce qui va causer l'empiètement c'est la protection de la culée du pont. Donc, pour protéger la culée du pont, il y aura un enrochement qui sera mis en place à la base de la culée, et c'est cet enrochement-là qui vient empiéter dans la zone de zéro - deux ans et dans le marais par la même occasion, le marais maritime.

4770 Maintenant, le marais maritime c'est ce qui est dessiné en pâle comme ça, c'est la zone actuelle du marais maritime. Là, à cet endroit-là, si vous connaissez la rivière, vous allez voir qu'il y a un îlot qui est boisé. Donc, les zones qui sont identifiées, ce sont les zones qui nous apparaissent le plus facile à réaménager pour créer des conditions favorables à l'expansion du marais qui est déjà présent un peu partout autour.

4775 Donc, c'est ça. Donc, l'empiètement dans la ligne zéro - deux ans, c'est le croissant que vous voyez en jaune, puis les trois zones en vert, c'est les endroits qui nous permettent, selon nous, d'expansionner le marais, tout en conservant l'îlot boisé qui est ici. Je pourrais vous dire, l'îlot boisé on pourrait le faire disparaître pour essayer de créer du marais aussi, mais disons que c'est
4780 une intervention qui nous apparaît plus majeure. Donc, on essaie plutôt de voir à compenser en fonction des trois sites qui sont là.

 Et puis peut-être pour rappeler ce que j'ai dit tantôt, c'est un concept qui nous apparaît assez probable, mais quand on aura les études hydrauliques puis quand on aura aussi une
4785 topographie encore plus précise, quand on aura le concept définitif du pont, on va tout revoir ça pour s'assurer que ça, ça peut se faire. Puis si on sent que ça peut se faire, c'est ce qui va être proposé vraisemblablement, à moins que d'ici là quelqu'un arriverait avec quelque chose de beaucoup plus intéressant.

4790 Tantôt, vous mentionniez que ce serait intéressant d'enlever l'ancienne prise d'eau potable parce que ça limite la libre circulation du poisson, mais je demanderais peut-être aux gens de Pêches et Océans Canada, est-ce qu'ils accepteraient ce genre de projet-là comme étant une compensation à un projet de pont comme celui-là?

4795 **LE PRÉSIDENT :**

 Monsieur Hazel va sûrement nous répondre.

4800 **M. FRANÇOIS HAZEL :**

 Je vais essayer. C'est sûr que tout ce que j'ai vu par rapport à ces projets-là, je pense que c'est deux, trois lignes dans une page du document. On n'a jamais eu de plans, de devis, de spécifications et que ça devient dur, même si je me rappelle que sur l'enlèvement de l'ancien pont, j'ai vu deux superficies mentionnées, une autour de 68 mètres carrés puis l'autre plus de 170. Je
4805 ne suis pas trop sûr laquelle est la bonne, peut-être que le pont prend de l'expansion avec l'âge.

 C'est sûr que dans la politique du Ministère, ce qu'on cherche à faire s'il y a une compensation à faire, dans l'ordre de préférence on vise, dans la mesure du possible, à remplacer

4810 l'habitat touché par un habitat similaire. Ça fait que notre premier choix va aller selon la faisabilité avec le scénario probablement proposé. C'est sûr que ça va être très intéressant.

4815 Par après, bien selon l'ensemble des pertes encourues, parce que là on parle beaucoup des pertes du marais, il y a d'autres pertes qui sont reliées à des travaux qui vont être faits dans l'émissaire du lac Blanc, travaux pour lesquels nous ne sommes toujours pas en accord. La proposition actuelle est de se servir de l'émissaire pour recevoir les eaux de drainage de la route. Nous considérons ça inacceptable, mais on parle d'à peu près 360 mètres carrés supplémentaires.

4820 Ça fait que pour l'instant, je vous dirais, on est encore dans un jeu de dialogue entre les deux Ministères, où est-ce qu'on étudie différents scénarios.

Mais par rapport à votre question initiale, oui, ça pourrait être un projet acceptable.

LE PRÉSIDENT :

4825 Donc, quelles sont les chances de réussite d'un projet de compensation dans l'habitat du poisson qui est prôné par le MTQ, est-ce que c'est 100% où là on se ramasse à 25% de réussite?

M. FRANÇOIS HAZEL :

4830 Je n'ai malheureusement pas de chiffre. Le Ministère est en train de se pencher sur une autoévaluation. C'est juste depuis le début des années 2000 qu'on a lancé les programmes de compensation. Je peux vous dire, au niveau des zones plus estuariennes, les différentes tentatives qu'on a eues ne sont jamais arrivées à 100%, même au bout de sept ans.

4835 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci.

Au niveau du MTQ quelle serait la superficie qui serait compensée?

4840

M. VICTOR BÉRUBÉ :

4845 Normalement, là, écoutez, on est à un point où on parle d'étude préliminaire. Tantôt on le disait, on parle de 100 mètres carrés présentement, on parlait de 300 dans l'étude. Il y a eu différences options qui ont été analysées. Il nous manque plein de données pour aller plus loin dans la précision. Je reviens à ça tout le temps puis j'en discutais en dehors de cette audience-ci avec monsieur Hazel.

4850 Je pense que d'abord il faut définir quel est le besoin au niveau de l'empiétement. Comme le disait monsieur Caron tout à l'heure, ça va tendre le plus possible vers zéro. On s'entend, sauf qu'il va y en avoir un probablement.

4855 Mon entrepreneur qui va me faire les travaux, je vais le gérer, dans le sens que je vais le guider dans l'intervention, on va s'entendre avec eux sur à peu près ce qui va être. Je ne veux pas lui imposer la méthode, mais je suis capable de lui dire d'agir de certaines façons, lui donner des guidelines. Je ne lui impose pas la méthode pour des raisons évidentes que chacun son métier; on a beau être ingénieur, biologiste, et cetera, le spécialiste en réalisation de travaux, ça demeure l'entrepreneur. Ils savent des choses qu'on ne sait pas, puis ils sont capables de nous faire des choses à des coûts abordables qu'on n'imagine pas, mais je ne veux pas m'embarquer là-dedans.

4860 Mais ce que je veux dire, c'est qu'on va le minimiser, puis les relations qu'on a avec le ministère de l'Environnement du Québec et les gens de Pêches et Océans Canada c'est une relation d'échange, dans le sens que les projets de compensation, on ne pourra pas réaliser notre projet si je n'ai pas son accord. On va trouver un mitoyen. Il y a des pistes de solution, monsieur 4865 Caron les a lancées, A, B, C, elles sont montrées-là. Ce sont les priorités. On pense que c'est à peu près les priorités dans ce secteur-là parce qu'on peut recréer un habitat semblable à ce qu'on détruit.

4870 Je pense que c'est pas mal, en tout cas dans les lignes environnementales, c'est ce qui est visé habituellement. Sauf qu'on est ouvert, comme le disait monsieur Dorais, à d'autres avenues, si ça peut être regardé : une prise d'eau enlevée, un barrage orphelin comme vous l'appeliez... regarde, on l'a fait ailleurs. C'est des projets intéressants. On a les oreilles grandes ouvertes. Des projets de compensation, les gens en face ici peuvent le confirmer, c'est très difficile à trouver des bons projets qui donnent des vrais bons résultats, c'est dur à trouver.

4875 Ça fait qu'on a les oreilles grandes ouvertes. On détruit de l'habitat quand c'est essentiel, mais quand on le fait, bien on essaie de limiter, puis après, bien, on assure les suivis de réussite qu'ils nous imposent dans nos demandes d'autorisation de CAC, d'autorisation de construire avec les gens du MDDEP. On a des attentes au niveau aussi du résultat. Quand on met en branle des 4880 projets de compensation, bien on assure des suivis, puis il y a des ajustements qui se font. Avec les gens de Pêches et Océans Canada, bien on a des suivis aussi.

4885 C'est sûr qu'on ne peut pas rentrer dans le détail, puis quand vous nous demandez une superficie exacte, on tourne en rond.

4890 **LE PRÉSIDENT :**

C'est beau. On comprend, Monsieur Bérubé. Maintenant, l'émissaire du lac Blanc, il est quand même identifié comme un cours d'eau ayant une bande riveraine protégée, à quel moment vous allez transmettre votre plan d'aménagement de la bande riveraine à la MRC?

4895 **M. VICTOR BÉRUBÉ :**

4900 Normalement, quand le projet va être assez avancé, il va y avoir un dépôt fait à la MRC pour s'assurer qu'il rencontre toutes les exigences de la MRC en termes de schéma d'aménagement, en termes d'intervention sur le milieu et tout ça. Puis on a à obtenir leur autorisation avant d'obtenir le CAC, entre autres. Ce qui fait que le projet, aussitôt qu'il va être assez avancé, on va leur soumettre, c'est sûr, parce que si ça ne les satisfait pas, on se garde un certain délai pour modifier. Mais c'est plus tard dans le cheminement. Alors, on parle de plans et devis, pas définitifs, mais pas loin.

4905 **LE PRÉSIDENT :**

4910 Maintenant, je vais continuer encore dans la même veine, c'est-à-dire en parlant du lac Blanc. On comprend que vous nous avez indiqué dans l'étude d'impact que les quantités de sel qui sont rejetées dans émissaire du lac Blanc seront supérieures à la valeur pouvant causer des répercussions sur le mélange des eaux. Puis je veux aller voir du côté de chacun des Ministères : est-ce qu'au niveau du MDDEP, ministère des Ressources naturelles de la Faune et Pêches et Océans Canada, est-ce que vous pensez qu'il peut y avoir des répercussions de la part de ces sels de déglacage sur le mélange des eaux du lac Duguay?

4915 Madame Saint-Amant.

MME VALÉRIE SAINT-AMANT :

4920 Moi, je vous dirais que d'après ce que j'ai vu dans les résultats de l'étude d'impact, les niveaux de toxicité, l'évaluation, l'analyse que le promoteur a réalisée démontre que malgré une étude très conservatrice, donc avec des niveaux les plus élevés, ils en venaient à être très en dessous des niveaux de toxicité chronique et aigue pour le poisson, si je ne m'abuse, et puis dans ce sens-là, moi j'ai eu, de la part des spécialistes, aucun avis disant que c'était inacceptable ou que l'étude n'était pas recevable.

4925 **LE PRÉSIDENT :**

4930 Donc, au niveau du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, est-ce que vous avez des inquiétudes relativement aux sels de déglacage qui vont, en fait qui vont s'étendre dans l'émissaire du lac, parce que d'autant plus que le Ministère considère que le fossé qui sera créé, qui va devenir le nouvel émissaire du lac Blanc, va s'en aller vers le lac Duguay, donc tous les sels de déglacage en principe devraient s'en aller prendre la direction de ce fossé-là. Maintenant, est-ce que ça peut perturber l'habitat du poisson?

4935 **M. MARTIN DORAIS :**

4940 En fait, je vous dirais que ça dépasse mes compétences. Je ne suis pas en mesure d'évaluer si les impacts en fonction des concentrations qui vont être mises sur la route ont des impacts sur la faune aquatique.

4945 Je sais qu'actuellement il y a une très grosse étude qui se fait dans le parc des Laurentides sur la réfection de la route qui mène... Il y a des considérations, beaucoup, sur l'impact au niveau des sels de déglacage, sur les habitats, donc de fontaines à des petits ruisseaux qui sont traversés, probablement des études qui vont donner beaucoup d'information à ce niveau-là.

4950 Au niveau de la relocalisation du petit cours d'eau, finalement, de l'émissaire du lac Blanc qui se rend au lac Duguay, moi, je vous dirais, personnellement et professionnellement, en tout cas, je peux me questionner sur l'utilisation qu'on va en faire, c'est-à-dire comme drainage des eaux de ruissellement. Et ce que j'ai constaté surtout dans le document, c'est la trajectoire très rectiligne du cours d'eau, en fait, qui n'est pas nécessairement favorable pour créer une diversité faunique. Généralement, on devrait s'enligner sur des tracés beaucoup plus sinueux de façon à créer une différence de faciès d'écoulement, c'est-à-dire une création de fosse, de rapides et de seuil, là, qui favoriseraient peut-être une colonisation du cours d'eau.

4955 Cependant, on n'a pas d'inventaire, nous autres, de ce cours d'eau là et on n'a pas nécessairement idée. Quand on regarde le rapport comme tel, ça semble un cours d'eau de faible potentiel, mais il y aurait peut-être une opportunité pour augmenter la valeur faunique de ce cours d'eau là. Il faudrait voir quand même au niveau de la situation.

4960 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Dorais.

4965 Et au niveau de Pêches et Océans Canada, est-ce que vous avez des inquiétudes et si oui, qu'est-ce qui devrait être fait pour peut-être corriger la situation?

M. FRANÇOIS HAZEL :

4970 En fait, je ne peux pas vous répondre directement par rapport aux sels de déglacage, on n'a pas cette expertise-là non plus, même si on travaille dans le milieu salé.

4975 Peut-être juste pour aider à faire en sorte qu'on ait un vocabulaire commun, si vous permettez, je vais définir ce que le Ministère entend par poisson. En fait, ce que la *Loi sur les pêches* définit. C'est : alinéa a) les poissons proprement dit; alinéa b) les mollusques, les crustacés, les animaux marins ainsi que leur partie; alinéa c), les œufs, le sperme, la laitance, le fraie, les larves, le naissain et les petits animaux, et le petit des animaux mentionnés. Et quand on dit poisson, dans le fond, ça englobe à peu près tout ce qui est vivant dans le cours d'eau.

4980 La *Loi sur les pêches* définit l'habitat du poisson comme des frayères, des aires d'alevinage, ce qui veut dire des aires où on retrouve des juvéniles, des pouponnières, des aires de croissance, d'alimentation et des routes migratoires dont dépend directement ou indirectement la survie des poissons.

4985 L'habitat du poisson possède des caractéristiques physiques, chimiques, biologiques du milieu, indispensables aux processus vitaux. Il désigne des milieux dulcicole, eau douce, estuarien et marin qui directement ou indirectement soutiennent des stocks de poisson qui alimentent ou pourraient alimenter des pêches de subsistance commerciale ou récréative.

4990 Un peu comme a mentionné mon collègue, le fait qu'on linéarise ici, c'est un peu l'équivalent d'un fossé agricole où est-ce qu'on... les fossés agricoles ne sont pas reconnus comme étant des bons habitats pour le poisson. C'est en ligne droite. Ici, on parle de fossé de drainage, on va favoriser l'écoulement des eaux. Il a été mentionné qu'il y aurait des débits accrus, il y aurait de la sédimentation, il va y avoir une absence de refuge. Ça fait que les poissons qui
4995 migrent d'un lac à l'autre et qui se servent de l'émissaire risquent de moins pouvoir le faire.

Ça fait que c'est sûr que pour nous, c'est pour ça que je mentionnais plus tôt, on préfère que tout ce qui est fossé de drainage soit redirigé dans la végétation de façon à ce que la forêt, la végétation avoisinante puisse absorber cette eau-là, mais on ne touche pas dans le fond à un
5000 émissaire naturel qui est déjà sinueux, il est à faible courant, mais c'est un habitat actuel.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bérubé, est-ce qu'il y a possibilité de conserver le cours d'eau actuel qui est
5005 sinué et de faire en sorte, comme vient d'expliquer monsieur Hazel, d'envoyer le drainage vers la végétation qui est alentour?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Écoutez, c'est sûr qu'on est au plan préliminaire encore, c'est un tracé préliminaire. La
5010 conception du drainage comme tel, il n'y a rien de fait de très pointu là-dedans. C'est sûr qu'il faut évaluer les impacts du projet.

Nous autres, cet habitat-là, Michel pourra en parler tantôt un petit peu. Monsieur Hazel
5015 puis monsieur Dorais l'ont admis, ce n'est pas nécessairement un habitat où est-ce qu'il y a des espèces, où est-ce qu'il y a beaucoup d'espèces puis, et cetera, mais on pense que ce n'est quand même pas si dommageable d'envoyer les sels déglaçant via ce ruisseau-là, compte tenu du fait que les seuils de toxicité sont faibles, compte tenu du fait que, il ne faut pas se le cacher, là, les sels déglaçant, ils finissent dans le lac, là. C'est sûr qu'ils finissent dans le lac. Et oui, la végétation
5020 en absorbe, mais présentement le drainage de la 132, veux, veux pas, là, il se rend là.

Ce qui fait que tout ça va être pris en compte dans la conception finale. Là, au stade où on
se parle bien c'est une avenue. Quand on va être à la conception, bien peut-être qu'on pourra
regarder d'autres alternatives, si ce n'est pas acceptable au niveau protection de l'habitat, et
5025 cetera.

Si vous me permettez, Monsieur le Président, Michel pourra en parler un peu plus,

M. MICHEL CARON :

5030

Oui, mais disons que je vais commencer par la question des sels de déglçage puis après ça on parlera de la décharge du lac Blanc.

5035

La question des sels de déglçage, ce qu'on s'est rendu compte dans différentes études, que ce soit au niveau de l'autoroute 85, parce qu'on a fait des relevés dans certains bassins versants, au printemps, pour voir les différences entre l'amont et l'aval puis voir quel était l'effet réel de l'entretien des routes, l'entretien hivernal des routes, ce qu'on s'est rendu compte c'est que lorsqu'on a des bassins versants plus petits que 10 kilomètres carrés, on est capable de mesurer un effet entre l'amont et l'aval.

5040

Ce qu'on a fait c'est qu'on a calculé, on a pris les longueurs de route, on a téléphoné dans les centres de service du ministère des Transports puis on leur a demandé quel était le taux d'épandage de sel et d'abrasif qui était fait dans leur région ou sur les routes qui nous intéressaient. Et puis là on a calculé l'ensemble du chlore, du chlorure, dans le fond, de sodium et puis là on s'est dit : on va prendre comme hypothèse que tout ce chlorure de sodium là, d'un coup, il est dilué dans l'eau de fonte puis il passe, en période de crue, dans le ruisseau.

5045

Et puis en faisant des scénarios qui sont pessimistes, parce qu'on sait que ce n'est pas ça la réalité, parce qu'on a pris, par exemple pour la réserve faunique des Laurentides entre autres, on a pris des échantillons de végétation en bordure de l'emprise pour voir si la végétation était salée, et puis on a trouvé des taux de salinité dans la végétation.

5050

Donc, on sait que l'épandage de sel se retrouve dans l'eau, se retrouve dans les eaux souterraines, se retrouve dans la végétation, se retrouve même dans les panaches des orignaux, si on veut en parler, parce que la réserve faunique des Laurentides, les animaux sont attirés par l'eau qui est en bordure des routes parce qu'elle est salée. Donc, ils viennent manger ce sel-là.

5055

Mais quand même, nous, on n'a pas pris ces considérations-là, on a tout simplement dit : O.K., on met tant de tonnes de sel, on le dilue dans l'eau puis là on va voir quelle va être la différence entre l'amont puis l'aval. On a fait des calculs théoriques comme ça. Une fois qu'on a fait les calculs théoriques, on a été sur le terrain puis on a pris des échantillons pour voir si ça faisait du sens, notre affaire, ou non.

5060

Puis effectivement, les teneurs qu'on a mesurées étaient toujours en deçà de ce qu'on avait calculé théoriquement, puis on en est venu à la conclusion que lorsque tu as un bassin versant de plus de 10 kilomètres carrés, il y a tellement d'eau qui coule que tu ne peux pas voir la différence entre l'amont puis l'aval, il n'y a pas d'effet. Il n'y a pas d'effet mesurable. Tandis que quand tu as des petits bassins versants, là, à ce moment-là tu es capable de mesurer des effets puis tu vois des concentrations différentes de l'amont par rapport à l'aval.

5065

Ce qu'on s'est rendu compte aussi, c'est qu'en général les concentrations qu'on mesure sont toujours assez basses, sont toujours loin des taux qu'on parlait tantôt, qui sont toxiques pour les poissons ou qui ont des effets significatifs. Et tout ça, ça se fait aussi dans un scénario de

5070

réurrence. Ce n'est pas à l'année que c'est comme ça, ça se passe comme ça au printemps lors du dégel, lorsque les sels de déglacage sont transportés.

5075

Ce qu'on se rend compte beaucoup, c'est que le problème, s'il y a un problème avec les sels de déglacage, on va le rencontrer possiblement beaucoup plus dans les milieux urbains où est-ce qu'il y a un grand réseau routier, que dans les zones régionales où est-ce que les réseaux sont, somme tout, assez étendus puis peu important par rapport à l'ensemble du territoire.

5080

Donc, c'est ce que je peux dire au niveau du sel de déglacage puis c'est pour ça que la prétention que nous avons, chez nos spécialistes, c'est que l'effet ne sera pas significatif sur les poissons au niveau du sel de déglacage.

5085

Maintenant, si je vous parle de l'habitat du poisson comme tel, c'est que nous autres on a été faire des pêches électriques dans ce cours d'eau là pour essayer de le caractériser puis voir, déterminer sa valeur écologique. Puis je peux vous dire que les endroits où est-ce qu'on a réussi à faire des opérations c'est lorsqu'on était près du lac Blanc puis un peu en aval, lorsqu'il y a des anciens barrages de castor ou des barrages de castor qui font qu'il y a des étendues d'eau qui nous permettent de faire des opérations d'échantillonnage.

5090

Par contre, lorsqu'on arrive à la route 132 puis lorsqu'on s'en va du côté en s'en allant vers le lac Duguay, on est dans des aunaies et puis les aulnes sont tellement enchevêtrées que c'est impossible de faire des opérations de pêche. Puis ce genre de situation-là, on l'a rencontré dans la réserve faunique des Laurentides, entre autres dans tous les aménagements qu'on a faits pour l'exutoire du lac Daran. On a aménagé une cinquantaine de seuils, on a aménagé des frayères, tout ça, mais avant de faire ça, il a fallu enlever toutes les aulnes, parce que le poisson ne pouvait plus monter tellement qu'il y avait d'aulnes. Puis ça, les gens du MRNF, Jacques, qui a malheureusement pris sa retraite, Jacques Boivin, Jacques Boivin était de ces opérations-là. Ça fait que c'était une personne qui travaillait avec le ministère des Transports justement pour faire ces choses-là.

5095

5100

Donc, la décharge du lac Blanc, c'est vrai qu'il y a du poisson, on en a pris du poisson à certains endroits, mais on en a pris dans le lac Blanc, on en a pris dans les étangs qui sont des étangs de castor, mais les étangs de castor c'est des limites au déplacement des poissons, puis on en a pris dans le lac Duguay en bas.

5105

Ça fait qu'il y a des tronçons qu'il y a tellement peu d'eau comme épaisseur, puis il y a tellement d'obstacles à cause des aulnes et tout ça, que finalement on en est venu à la conclusion que la valeur écologique n'était pas très grande sur ce cours d'eau là.

5110

Maintenant, lorsqu'on veut le réaménager sur le bord de la route, il faut quand même se rappeler que notre route ici, là, est dans un milieu boisé. Ça fait que le fossé qui va contenir le ruisseau, il peut aussi être aménagé de façon à ce qu'il y ait quand même un intérêt écologique. C'est sûr que ça ne sera jamais une rivière à saumon, ça ne sera jamais la rivière de l'Anse aux Canards, mais ça ne l'est pas actuellement. Donc, c'est assez difficile de lui donner autant de potentiel.

5115

5120 Donc, actuellement, ce qu'on est en train d'envisager c'est que l'aménagement du ruisseau en bordure de la route, ça se peut qu'il y ait quand même un certain caractère écologique parce qu'il est à côté de la forêt. Et puis ensuite de ça, il y a peut-être moyen de créer des espèces de bassins à certains endroits, à l'arrivée des ponceaux pour garder des conditions favorables à la migration. Mais par contre, je ne suis pas certain qu'il va y en avoir de la migration parce que si les aulnes, l'aunaie fait en sorte que le poisson ne peut pas migrer du lac Duguay jusqu'à la route 132, il n'y en aura pas de poissons qui vont aller dans les aménagements.

5125 Donc, actuellement, c'est là qu'on en est rendu au niveau de la réflexion par rapport à cet aménagement-là et c'est pour ça qu'actuellement le ministère des Transports considère qu'on ne devrait pas avoir à compenser ce genre de perte-là. On veut plutôt faire un réaménagement qui va être à peu près d'une valeur équivalente à ce que c'est actuellement.

5130 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Caron.

5135 Oui, Monsieur Hazel?

M. FRANÇOIS HAZEL :

5140 Monsieur le Président, j'aimerais avoir une précision. On vient de mentionner des chiffres de l'ordre de certaines grandeurs de bassins versants dans lesquels il y aurait ou pas détection d'influence, 10 kilomètres carrés a été mentionné, si je ne me trompe pas. De ce que je vois, le bassin du lac Duguay est de 12.8. Ça fait que là, je ne sais pas quelle est la marge d'erreur des études, mais je trouve que de trancher qu'à 12, ça n'a pas d'effet, à 10 ça en a... on est proche peut-être, puis là on parle dans le fond d'un apport additionnel à cause de la route.

5145 Ça fait que la préoccupation demeure, mais comme je vous disais, on n'a pas les spécialistes chez nous.

5150 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci.

5155 Monsieur Caron?

M. MICHEL CARON :

5160 Je voudrais juste rajouter une chose, c'est que le lac Duguay, lorsqu'on est en situation de marée haute, ça pourrait être confirmé par monsieur Thivierge, quand on est en situation de marée haute, la marée rentre dans le lac Duguay. Donc, j'estime sans doute que dans un certain

5165 pourcentage, on est en eaux saumâtres. Lorsqu'on parle d'impact qui pourrait provenir des sels de déglçage, puis en plus on est quand même dans des milieux qui favorisent une certaine rétention des sels parce que c'est des milieux tourbeux, donc en principe, nous, on croit, puis je pense que ça pourrait peut-être être démontré à un certain moment donné dans un suivi, mais on croit qu'il n'y aura pas d'effet notable, il n'y aura pas d'effet significatif, probablement pas d'effet mesurable.

5170 Mais ceci dit, c'est sûr que quand on va prendre un échantillon d'eau en amont de la route 132 puis en aval de la route 132, au printemps lors du dégel, on devrait mesurer des différences de salinité dans l'eau. Ça, on en est aussi convaincu, compte tenu que le bassin versant, comme vous venez de dire, est relativement petit. Parce que nous on ne le regarde pas nécessairement à l'échelle du lac Duguay, on le regardait à l'échelle du lac Blanc, puis le bassin versant du lac Blanc c'est un tout petit bassin versant.

5175 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Caron. Madame Saint-Amant, est-ce que le Ministère entend demander au promoteur un suivi sur les sels de déglçage, l'apport des sels de déglçage sur le ruisseau et sur le lac Duguay?

5180 **MME VALÉRIE SAINT-AMANT :**

5185 Je ne pourrais pas me prononcer sur cet aspect-là dès maintenant, je pense que ça va venir au moment de l'analyse environnementale avec l'apport des spécialistes tant de la faune que... probablement davantage les gens de la faune qui vont nous renseigner sur ce propos et sur la nécessité d'un suivi, s'il y a lieu.

LE PRÉSIDENT :

5190 Parfait. Merci, Madame Saint-Amant.

Maintenant, oui, Monsieur Caron?

5195 **M. MICHEL CARON :**

5200 Je fais juste un commentaire très rapide concernant ça. C'est que les travaux de suivi qui sont faits actuellement dans la réserve faunique des Laurentides, justement, visent à avoir une image plus claire de l'impact des sels de déglçage. Puis pourquoi la réserve faunique des Laurentides? C'est parce qu'au Québec, c'est probablement l'endroit au kilomètre de route qu'on épand le plus de sels de déglçage. Ça fait qu'avant d'imposer des suivis au lac Blanc, il faudrait peut-être tirer les leçons du grand suivi actuellement qui est en train de se faire dans la réserve faunique des Laurentides pour voir si c'est pertinent.

5205 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que ce suivi est fait par votre firme d'ingénieurs-conseils?

M. MICHEL CARON :

5210 On aurait bien voulu, mais malheureusement on n'a pas été retenu.

LE PRÉSIDENT :

5215 D'accord. Et qui est l'heureux élu?

M. MICHEL CARON :

C'est l'Université du Québec à Trois-Rivières, je pense.

5220 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Ça fait qu'on pourra s'informer, parce que le suivi est sur combien d'années par l'Université du Québec?

5225 **M. MICHEL CARON :**

Je vous dirais que le travail se fait même déjà, mais je ne connais pas assez les détails, mais la personne responsable de ce suivi là, c'est quelqu'un au ministère des Transports du Québec, à la Direction de Québec.

5230 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que vous avez son nom?

5235

M. MICHEL CARON :

5240 Yves Bédard et son collègue Martin Lafrance. Donc, c'est ces personnes-là qui seraient le contact au ministère des Transports pour ce dossier-là, mais je vous dis que nous, ce que l'on fait dans la réserve faunique des Laurentides, c'est qu'on a fait tous les inventaires de poisson, puis je peux vous dire qu'il y a des endroits que c'est drôlement salé, pas mal plus que qu'est-ce qu'on peut rencontrer ici et que la truite mouchetée se porte très bien, au-delà même parfois des seuils qu'on considère comme étant des seuils un peu problématiques.

5245

Là, je vous dis ce que Jacques Boivin pourrait vous dire, là, parce qu'il est au courant aussi de ces situations-là.

5250 Donc, je ne veux pas minimiser le problème, mais en même temps il ne faut pas voir le problème partout aussi, là.

LE PRÉSIDENT :

5255 Parfait. Merci, Monsieur Caron.

 Finalement, il a été question aussi que des résidences pourraient être perturbées par le rapprochement excessif de la chaussée. Ça correspond à combien de mètres, un rapprochement excessif de la chaussée?

5260 **M. MICHEL CARON :**

 Regardez, je pense que dans l'étude d'impact, parfois, il y a eu un problème de précision dans le vocabulaire puis ça peut avoir apporté des incompréhensions. Quand les gens qui ont écrit le rapport parlaient de rapprochement excessif, ils faisaient référence aux pans coupés qui font que, parfois, tu ne peux plus maintenir un accès à une propriété. Donc, la maison n'est pas toujours nécessairement touchée dans un cas d'acquisition, mais des fois c'est parce que tu ne peux plus lui permettre un accès approprié et sécuritaire.

5270 On l'a d'ailleurs répondu dans les questions, il n'y a aucune maison qui va être acquise à cause d'un rapprochement excessif. C'est simplement qu'elles sont dans l'emprise puis que le terrain résiduel qui demeure nous apparaît trop petit. Mais ceci dit, là, quand il y aura des négociations avec les propriétaires concernés, un voisin peut tout aussi bien dire à son autre voisin : regarde, moi, je suis prêt à te vendre tant de mètres carrés de mon terrain, puis peut-être qu'ils vont juste déplacer la maison. Tout est possible, dans la mesure où est-ce que les coûts inhérents à ces transactions-là restent dans le raisonnable.

5280 **LE PRÉSIDENT :**

 Parfait. Merci, Monsieur Caron.

5285 Finalement une dernière question que je veux adresser à madame Chagnon. Madame Chagnon, est-ce que vous pourriez nous parler peut-être du stress que peuvent vivre certaines personnes vis-à-vis l'expropriation?

5290 **Mme MARIE CHAGNON :**

 Écoutez, moi, je ne suis pas assez compétente pour vous répondre, mais je vais vérifier à la direction chez nous s'il y a quelqu'un qui pourrait vous fournir une réponse de ce côté-là. En

général, je peux dire qu'il y a des effets psychosociaux, certainement, mais pour aller dans le détail, je ne pourrais pas...

5295

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous allez vérifier et s'il y a quelque chose, vous nous en faites part à la Commission?

5300

Mme MARIE CHAGNON :

Oui, certainement. Oui. On devrait être en mesure de vous répondre.

5305

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci beaucoup, Madame Chagnon.

5310

M. VICTOR BÉRUBÉ :

Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

5315

Oui, Monsieur Bérubé?

M. VICTOR BÉRUBÉ :

5320

Juste une petite parenthèse au sujet des acquisitions et des expropriations. On a fait la nuance hier, j'ai expliqué qu'est-ce qu'était une acquisition puis qu'est-ce qu'était une expropriation.

5325

J'aimerais seulement dire à la Commission que plus de 95% des dossiers — je pense que c'est 98% à peu près, si je ne me trompe, Claude? — des dossiers, c'est des ententes de gré à gré.

LE PRÉSIDENT :

5330

Nous sommes au courant de tout ça. Bon, je déclare fermé, le registre, et ceci clôt officiellement la première partie de l'audience publique.

5335

Pour ceux d'entre vous, promoteur et personnes-ressources qui ont des documents à déposer, ou encore des réponses à nous faire parvenir, je vous rappelle que la Commission souhaite les obtenir au plus tard dans une semaine.

Notre objectif est de rendre accessibles au public ces documents, pour les aider à élaborer leur opinion qu'ils présenteront lors de la 2e partie de l'audience qui aura lieu à compter de mercredi 15 octobre 2008 à 19 h. Les coordonnées de la salle seront annoncées ultérieurement.

5340

Entre-temps, la Commission poursuit ses travaux d'enquête. La Commission recevra jusqu'au mercredi 24 septembre prochain les questions des personnes qui n'ont pu assister aux séances d'aujourd'hui ou celles d'entre-vous qui souhaiteraient compléter leur compréhension du projet. Il appartient toujours à la Commission de juger de la pertinence de la question. Le cas échéant, les questions et les réponses seront déposées et accessibles.

5345

Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale, si ce n'est déjà fait, auprès de madame Lacoursière, la coordonnatrice de la Commission, au plus tard le mercredi 1er octobre prochain. L'objectif est de pouvoir organiser l'horaire de la 2e partie de l'audience.

5350

Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la Commission, au plus tard le jeudi 9 octobre prochain à midi.

5355

Pour vous aider à préparer votre mémoire, le BAPE a produit un guide d'information sur la préparation d'un mémoire, lequel guide est disponible à l'arrière de la salle ainsi que sur le site Internet du BAPE.

5360

En seconde partie de l'audience, la disposition de la salle est bien différente de maintenant, seule la table des participants et celle de la Commission demeurent en place. Le promoteur et les personnes ressources qui souhaitent être présentes seront les bienvenus évidemment, mais ils ne seront plus appelés à intervenir.

5365

Cette 2e partie est exclusivement consacrée à la présentation de votre opinion sur le projet et ses impacts. Je vous accorderai 15 minutes de présentation. Il va de soi que je pourrai échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de votre opinion. Votre mémoire ne sera rendu public qu'au moment de sa présentation devant la Commission.

5370

Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Bérubé et son équipe, de même que les personnes-ressources pour toute l'information fournie au cours de cette première partie de l'audience.

5375

Merci aux participants d'avoir questionné ce projet permettant ainsi d'approfondir différentes facettes du projet à l'étude, malgré un décorum qui parfois peut impressionner à prime abord.

5380

Enfin, je remercie les gens à la technique, la sténotypiste de même que l'équipe de la Commission, mesdames Durand, Millingen, Olivier et Lacoursière ainsi que monsieur Fortin.

Au plaisir de se revoir le 15 octobre prochain.

Merci beaucoup de votre participation et bonne fin d'après-midi et bon souper.

5385 **AJOURNEMENT**

* * * * *

5390 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée 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 :

5395

YOLANDE TEASDALE, s.o.