

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur  
Mme LINDA ST-MICHEL, analyste  
Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 367  
ENTRE SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMARES ET  
SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER**

---

**MÉDIATION**

---

VOLUME 2

---

Séance tenue le 1<sup>er</sup> décembre 2005  
Centre Delphis-Marois  
300, de l'Entrain  
Saint-Augustin-de-Desmaures  
Québec

**TABLE DES MATIÈRES**

MOT DU MÉDIATEUR .....	1
PRÉSENTATION DES INTERVENANTS.....	2
DISCUSSIONS.....	13



**19 h 2 – DÉBUT DE LA SÉANCE**

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

5

Alors, nous allons débiter. Alors, on va... monsieur Turgeon va probablement arriver, la dernière fois, il est arrivé quelques minutes en retard, ça fait qu'il était venu quand même.

10

Alors, mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette rencontre concernant le projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

15

Mon nom est Michel Germain, je suis membre à plein temps du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ce soir, vous avez reçu l'ordre du jour; on va faire une lecture pour voir... être certain que ça convient à tous.

20

Alors, bien entendu, nous allons procéder avec une présentation de chacun des participants. Ensuite de cela, il y aura une présentation, par chaque requérant, de ses préoccupations qui ont mené aux demandes d'audience publique.

25

Par la suite, nous avons convenu qu'il y aurait une explication, une présentation par le promoteur du choix de la variante retenue, donc c'est-à-dire la variante C, notamment en regard de la variante A, avec possibilité de lui poser des questions. Il est important que ça se fasse dans le calme, dans l'ordre et des choses comme ça. Alors, je pourrai agir comme, disons, modérateur à l'occasion si les questions se posaient... les réponses allaient trop rapidement.

30

Aussi, j'en profite pour faire une parenthèse, tout ce que nous disons est pris en transcription. Alors, il serait important lorsque les gens vont parler de s'identifier, on est quand même plusieurs autour de la table, donc on pourra être capables de suivre, lorsqu'on va lire les transcriptions, qui a parlé.

35

Enfin, après la discussion sur la variante C versus la variante A, il y aura... il faudra qu'on discute, comme item final, de la décision des requérants et du promoteur, bien entendu, de voir s'il est toujours de mise de faire une médiation, donc de tenter la médiation.

40

Bien entendu, comme nous avons dit, si des gens ont besoin d'un peu de temps de réflexion, il n'y a pas de problème. Normalement, je demanderais aux gens... bien, on est jeudi soir, nous sommes jeudi soir, je demanderais aux gens de réfléchir. Le lundi suivant, nous contacterions tout le monde pour voir si les gens consentent à la médiation.

Bien entendu, s'il advenait qu'il y a des consentements partiels, on pourra refaire une discussion, à ce moment-là, j'essayerais de la refaire par téléphone pour voir s'il y a une volonté quand même de faire des discussions partielles.

45           Donc, avec une partie des requérants, par exemple, et le MTQ. Alors, on n'en est pas encore là, bien entendu, mais si cette possibilité-là survient, on rediscutera de ça la semaine prochaine.

          Je vous présente aussi un de mes collègues qui est ici ce soir, François Lafond...

50

**M. FRANÇOIS LAFOND :**

          Bonsoir.

55

**M. MICHEL GERMAIN, médiateur :**

          ... qui est également membre à plein temps du Bureau d'audiences publiques, il est venu ici ce soir parce qu'il est susceptible également de faire des médiations, alors il est intéressé à voir comment ça se déroule.

60

          C'est un peu comme moi, je n'ai pas eu la chance, c'est la première fois que je fais une médiation, je n'avais pas eu l'opportunité d'aller assister, comme observateur, à des rencontres de médiation. Ça fait que là, on en discutait, on a dit : «Ah, ça pourrait être une bonne idée.» Parce que la personne qui en faisait le plus au BAPE a pris sa retraite, donc Nicole...

65

**M. FRANÇOIS LAFOND :**

          Boulet.

70

**M. MICHEL GERMAIN, médiateur :**

          ... Boulet a pris sa retraite l'an passé, bien cette année même, là, au mois de juin. Alors, on est appelés à faire plus de médiations, les autres commissaires.

75

          Alors, sans plus tarder, je vais demander un tour de table, là, que chacune des personnes présentes... – ça va.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

80

          Bonsoir, Linda St-Michel, analyste au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

**Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice :**

          Bonsoir, Monique Gélinas, coordonnatrice.

85

**Mme MARYSE HAMEL :**

          Bonsoir, Maryse Hamel, à la Direction de la Capitale-Nationale au ministère des Transports, chargée du projet pour le réaménagement de la route 367.

90

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Bonsoir, je suis Danielle Dallaire, je suis chargée de projet à la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs. C'est long comme nom, hein!

95

**M. CHARLES DEMERS :**

Bonsoir, Charles Demers, 1381, Fossambault.

100

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Guyline Dumais, 1381, Fossambault.

105

**M. LUC BERGERON :**

Luc Bergeron, directeur de la Capitale-Nationale, le promoteur.

110

**M. CLAUDE STEVENS :**

Claude Stevens, chef du Service des inventaires et du Plan à la Direction de la Capitale-Nationale.

115

**M. GÉRARD RICHARD :**

Gérard Richard, 1293, Fossambault.

120

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Cécile Richard, 1293, route Fossambault.

125

**M. PIERRE RICHARD :**

Pierre Richard, fils de Cécile et Gérard Richard.

130

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

Julie Fiset, 1233, Fossambault.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Alors, merci pour la présentation. Alors, nous allons commencer, disons, on n'a pas déterminé un ordre, mais on peut laisser chacun des trois requérants qui est ici en ce moment présenter les objets de sa requête d'audience.

135

Comme nous avons convenu la semaine dernière, alors vous êtes libre de soit lire votre demande d'audience ou d'insister sur des points que vous voulez à la lumière, là, des discussions que nous avons eues la semaine dernière. Alors, je ne sais pas... est-ce que je peux laisser monsieur et madame Demers débiter?

140

**M. CHARLES DEMERS :**

145

J'y vais. Bon, dans un premier temps, j'ai trois niveaux de préoccupations et avant de passer aux niveaux de préoccupations, j'aimerais parler de la justification de ma démarche. C'est qu'on retrouve, dans le rapport principal, décembre 2004, section 2.2, une section, la section 2.2 relations avec le milieu. Dans cette section-là, on nomme qu'il y a eu consultation, rencontre d'information et de consultation, le 25 février. Qu'à la suite... et que pendant cette rencontre-là, il y a eu des questions, il y a eu des questions, en tout cas il y en a eu une de ma part qui n'est pas là, et qui faisait une demande d'avoir de la documentation.

150

155

Aucune documentation ne m'a été donnée pendant la soirée. On m'a répondu, lors de cette rencontre-là, que ce n'était pas prévu à la rencontre et qu'on allait me donner une réponse dans les jours qui allaient suivre. Dans les jours qui ont suivi, j'ai eu ma réponse et ça a été non, une fin de non-recevoir à cette demande-là. Et à mes yeux, on ne peut pas nommer une consultation lorsqu'on n'a pas d'information pour pouvoir se positionner avec une position qui est documentée.

160

Et je veux faire référence à la directive du Ministère, la directive PR2, c'est le nom que ça porte, là, au niveau des dossiers sur Internet, et dans cette directive-là, on retrouve que le promoteur est incité, bon, il n'est pas obligé, c'est bien clair, mais est incité à consulter le public dès le début de la procédure. Et je dirais, pour quelle raison? Pour que le projet risque d'être plus acceptable socialement.

165

Alors, ma démarche a été de réunir les gens, avec d'autres personnes de passer dans les médias, d'avoir une rencontre avec monsieur Bergeron, avec le sous-ministre qui doit être toujours en poste, avec le directeur de cabinet. Et à cette rencontre-là, on a préparé une rencontre, on a prévu une rencontre avec de la documentation, où on faisait une demande de documentation.

170

Le résultat, ça a été la rencontre du 13 mai et, à la rencontre du 13 mai, il n'a pas été question que de l'intersection de Notre-Dame. L'intersection de Notre-Dame a été prise... je pense que l'intersection Notre-Dame a été quelque chose que le Ministère note dans son rapport principal. Par contre, toutes les autres préoccupations du milieu, alors la vitesse, la qualité de vie et les autres intersections n'ont pas été prises en compte et n'ont pas été notées non plus dans le rapport au niveau de la relation avec le milieu.

175

Donc, je terminerais ma justification par la présentation du document que j'ai réussi à avoir après toutes ces démarches-là, un document PowerPoint de 14 pages, dans lesquelles on

180 retrouve plusieurs dessins et très peu d'information. C'est pour ça, je pense, qu'on se trouve ici aujourd'hui.

Maintenant, mes préoccupations sont à trois niveaux. Premier niveau, court terme. Dans la directive PR2, encore une fois, page 8 cette fois-ci, on retrouve une – attendez-moi un petit peu – que dans un projet comme celui-là, on devrait retrouver une solution de recharge au projet. 185 Si le projet ne se réalise pas, dans l'éventualité où il ne se réaliserait pas ou qu'il serait reporté, il m'apparaît important qu'il y ait une solution de recharge et il n'y en a pas en ce moment.

Et là, ce qui m'apparaît important de nommer, c'est qu'en ce moment, la vitesse pratiquée versus la vitesse recommandée – et là, j'ai envie de parler de ce que j'ai retrouvé dans le rapport 190 principal – actuellement, selon le tableau 2.6, la vitesse pratiquée est entre 89 et 102 kilomètres, dans les courbes, même si dans ces courbes-là la vitesse recommandée est de 65 km/h dans Notre-Dame et 45 dans le Grand-Capsa.

Donc, on retrouve une vitesse de 102 kilomètres dans une courbe sans visibilité, celle du 195 Grand-Capsa, à 45 km/h recommandée. Aucune action n'est proposée à court terme, aucune action n'est proposée en recharge du projet non plus.

La perte de visibilité se rend jusqu'en face de ma maison, parce qu'il a beau avoir juste 14 pages, le petit document a une section imagée où là on voit la perte de visibilité et ça arrive 200 jusqu'en face de chez moi.

En face de chez moi, il y a un autobus scolaire qui arrête le matin, il prend nos deux enfants, six ans... un enfant pour l'instant, l'année prochaine le prochain parce que Marie-Rose est encore à la garderie et on va la reconduire. Ma conjointe a eu un accident en face de chez 205 moi et rien ne sera fait avant 2007, on commence les travaux, 2009 on les termine. Qu'est-ce qui est proposé à court terme? Quelle est la solution de recharge? C'est le premier niveau de ma préoccupation.

Je terminerais, pour ce premier niveau là, en disant que le taux d'accidents en ce moment 210 est supérieur au taux critique à l'intersection Notre-Dame à côté de chez moi. Le taux d'accidents est critique à plusieurs autres endroits. Est-ce qu'on attend... est-ce qu'on attend qu'il y ait une situation que personne autour de la table ici... autour des tables ici, voudrait avant d'agir à court terme? Je m'arrête pour ce qui est du... en attendant la solution... une solution de recharge à court terme.

215 Deuxièmement, qualité de vie. Je commencerais par le deuxième niveau qui est pendant la phase d'exploitation, je terminerai avec la phase de construction – permettez-moi d'aller chercher ma référence.

220 Ma référence est la page 27 du rapport principal, décembre 2004, de l'étude d'impact, l'objectif du projet... les objectifs du projet. En terminant les objectifs du projet, on retrouve l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

225 Quand j'ai acheté la résidence, 1381, Fossambault, c'est avec des espaces verts, c'est  
avec une qualité de vie exceptionnelle, c'est avec une glissade, et permettez-moi de vous parler  
de ma glissade, j'ai des photos si vous voulez les voir tout à l'heure, ma glissade se rend à un  
kilomètre, pas à toutes les conditions, quand c'est glacé, mais ces conditions de vie... c'est des  
conditions de vie exceptionnelles, mais c'est des conditions de vie aussi qui me permettent  
d'élever mes enfants.

230 Et ce que je retrouve en ce moment dans le projet, au niveau des nouvelles  
infrastructures, je vais les nommer, mais je n'ai pas beaucoup d'informations... j'ai beaucoup  
d'informations, sauf qu'il manque beaucoup d'informations sur la... il n'y a aucune étude... il n'y a  
aucun impact relié à ma maison, il n'y en a pas d'impact relié à ma maison, il n'y a aucun impact,  
235 selon le projet, relié à ma maison, aucun.

240 Donc, je vais vous parler des impacts que moi, je vois sur ma maison. Le voisin, là, c'est  
sous le solage du voisin que le nouveau tracé va passer. Au-dessus de la maison va passer un  
croisement étagé, moi, j'appellerais ça un viaduc, là, mais un croisement étagé.

245 Donc ça, c'est... on prend une petite partie de mon terrain devant, très petite, c'est 3 %,  
juste un petit peu, pour se tasser, je ne connais pas les raisons, mais ce que je crois c'est que  
c'est pour éviter d'être obligé d'enlever d'autres maisons aussi. Donc, on se tasse un petit peu  
vers moi, on passe par-dessus la maison du voisin, bien elle ne sera plus là parce que c'est la  
route qui va passer en dessous, le nouveau tracé.

250 La bretelle, je pense qu'elle a du sens la bretelle au niveau de sécuriser le coin Notre-  
Dame. Par contre, c'est ce que je vais retrouver derrière chez moi, avec de l'éclairage. J'ai une  
autre photo que je pourrai vous montrer tout à l'heure de la vue qu'on a en ce moment et de ce  
qu'on va retrouver une fois que... ce qu'on a retrouvé, je n'ai pas de photo là-dessus, désolé, je  
n'ai pas de capacité de montage pour vous montrer ce que ça pourrait devenir, sauf que c'est  
inquiétant.

255 C'est quatre voies qu'il y aura derrière, désolé, il y a une voie lente, une voie rapide pour  
monter, une voie pour descendre avec le terre-plein entre les deux et la bretelle, ça c'est derrière  
chez moi et l'intersection un petit peu à gauche. C'est tout un décor!

260 Ce qui est noté, à un certain moment donné, c'est que la maison 1381, pas la maison,  
mais que le paysage va être impacté pour les maisons qui seront enclavées. Aucune mesure  
d'atténuation n'est proposée, aucune compensation n'est proposée non plus.

265 Pour faire suite à l'addenda du mois d'août 2005, celui-là qui a été déposé au moment où  
ça devenait public, je pense qu'il y a un paquet de monde qui ne connaissent pas... qui ne savent  
pas qu'il y aura un détour de 500 mètres avant de prendre la route Fossambault.

Je parle pour moi, maintenant, il y a un minimum, selon mes calculs, de 3000 véhicules  
qui vont passer devant ma maison compte tenu, un, l'accès de la 367 à partir de Notre-Dame, les  
gens sont... ils ne peuvent plus donc, ils vont passer devant pour venir repasser derrière.



270 Et tous les gens qui ont besoin d'avoir accès au Petit-Capsa à partir de la 367, parce que  
la bretelle est dans un sens, elle n'est pas dans l'autre sens, ces 3000 véhicules-là – c'est  
correct, il y en a peut-être 10-12 000, en ce moment, qui ont été évalués – mais il n'y a pas  
d'amélioration de la visibilité en face de chez moi ; il n'y a aucune amélioration. Par contre, il va y  
avoir encore plusieurs véhicules, il n'en reste pas 10 000, mais il en reste encore beaucoup.

275 Aux dernières nouvelles, cette route-là va relever de la municipalité. Je pense que ce  
bout de tronçon là ne devrait pas relever de la municipalité, mais devrait relever de la route  
Notre-Dame qui est aussi une route sous la juridiction, je crois, du ministère des Transports parce  
qu'il y a comme un non-sens à n'avoir qu'un seul accès pour ces gens-là et que le seul accès soit  
280 entretenu par la municipalité. C'est quelque chose qu'on ne retrouve pas en ce moment dans  
l'addenda.

Alors, je terminerais pour ce qui est la phase exploitation par vous demander de vous  
mettre dans ma peau quelques minutes ou dans mes souliers, avec ma famille, mes deux  
285 enfants et d'imaginer la qualité de vie qui en découlera.

Je passe à la phase de la construction. La directive PR2 encore une fois, page 14 cette  
fois-ci, demande que les aménagements et les infrastructures temporaires connus soient  
nommés.

290 Ils sont inconnus pour l'instant, d'après ce que j'ai pu comprendre, parce qu'on ne les  
trouve pas. Et là, je parle de roulottes... les aménagements et les infrastructures temporaires  
connus doivent être nommés – je l'ai à un autre endroit, donnez-moi quelques secondes, je vais  
y revenir plus tard parce que c'est... oui, c'est un petit peu plus loin.

295 Donc, le calendrier de réalisation des travaux, on a un calendrier de réalisation en ce  
moment du projet, mais aucun calendrier de réalisation des travaux. Donc, qu'est-ce qui va se  
retrouver entre 2007 et 2009 chez moi? J'ai l'impression que ça va être un beau chantier.  
Rappelez-vous, il y a un viaduc qui se crée, une bretelle quatre voies, il va y avoir des roulottes,  
300 j'y reviens tantôt.

PR2, page 17, maintenant les nuisances, les nuisances causées par le bruit et la  
poussière. En général, dans un projet comme celui-là où la directive dit que la qualité de vie, les  
impacts sociaux de l'ensemble des projets doivent être notés.

305 La qualité de vie, comme par exemple, la relocalisation des individus, les activités, la  
modification des habitudes de vie à cause de l'effet barrière, la perte d'espaces verts. On ne  
retrouve pas pour ce que moi, je vais avoir à vivre concernant le 1381.

310 Les nuisances causées par le bruit et les poussières pendant la période de construction,  
les inconvénients reliés à la circulation routière durant les travaux, déviation, congestion et  
cetera. Je ne retrouve rien là-dessus.

315 On retrouve quelque chose, je ne peux pas dire qu'on ne retrouve rien, on retrouve que la  
responsabilité sera – et là, il faut que je me remplace – on devrait même retrouver dans la  
directive, selon la directive, le choix des itinéraires pour le transport des matériaux, les horaires  
pour éviter les accidents et les nuisances.

320 Il faut se comprendre, il va y avoir une augmentation du nombre de véhicules lourds  
pendant les travaux et aucune mesure, aucun encadrement et... aucun encadrement adapté à  
cette situation-là n'est proposé autrement que les encadrements normaux lorsque quelqu'un fait  
un 'travaux', il soumissionne sur des projets comme celui-là. Mais les devis, si je m'en tiens à ce  
qui est inscrit en ce moment dans ma directive, on n'aura pas de particularités liées à la situation  
manque de visibilité à travers un chantier de construction.

325 Ce qu'on retrouve au niveau du projet du promoteur, c'est que le champ visuel des  
usagers et des riverains sera aussi affecté par la présence de nombreux ouvrages – je l'ai trouvé  
mon fameux coin – de matériaux, des équipements temporaires qui s'ajoutent aux perturbations  
permanentes de la route, soit les aires d'entreposage, la présence de roulottes de chantier, les  
330 chemins d'accès, la pose de clôtures de sécurité. Où? Derrière chez moi? C'est un beau  
terrain pour ça, il y a l'accès juste entre les deux, ça va donner accès au viaduc, ça va donner  
accès à toutes ces nouvelles infrastructures là.

335 La seule chose qui est encadrée dès maintenant, selon un règlement municipal, c'est  
l'horaire des travaux. L'horaire des travaux sera cinq jours semaine de 7 h à 18 h. Une partie  
des travaux se fera en même temps que le transport scolaire. Comment... comment on va gérer  
ça?

340 Selon moi, c'est un grand danger de laisser... les mesures d'atténuation seront explicitées  
plus tard, c'est ce qui est écrit à la page 8, moi, c'est ma page 8, attendez-moi un petit peu parce  
que ce n'est pas nécessairement votre page 8 à vous. Encore une fois, dans le rapport principal  
décembre 2004, ce qu'on retrouve, c'est que les mesures d'atténuation seront explicitées plus  
tard. Quand je dis plus tard, on parle de lors des plans et devis de construction et les mesures  
de sécurité sur le chantier seront à la discrétion de l'entrepreneur qui a la responsabilité des  
345 méthodes de réalisation des travaux.

350 Je comprends que l'homme que le contracteur engage est sous la responsabilité de son  
homme, mais les enfants qui entourent le chantier, c'est qui qui va les encadrer, c'est qui qui va  
encadrer cette gang-là?

Et j'ose dire et sans discrimination, les gars de construction, hein, parce qu'il y a des  
femmes de construction il me semble que c'est déjà un peu moins pire, mais ils vont venir pisser  
sur le coin du poteau chez nous. S'ils se retrouvent avec la roulotte derrière... ça m'inquiète... si  
on se retrouve avec le chantier à l'arrière de chez moi.

355 La qualité de vie qui en découle, je vous demande encore une fois de vous mettre dans  
mes bottines, avec ce chantier autour de la maison, aucune mesure d'atténuation ou de

compensation n'est prévue pour le 1381, Fossambault pendant les travaux, à la suite des travaux non plus.

360

Ça termine ma présentation.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

365

Monsieur Demers, merci. Alors, on n'a pas déterminé d'ordre... madame Richard.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

370

Voici les préoccupations concernant le réaménagement de la route 367. Tout d'abord cette route passera en grande majorité dans notre cour arrière, à environ dix pieds de la piscine, je pense que ce n'est pas la première fois que les gens entendent ça ici, là. Un mur de ciment d'une hauteur de 15 pieds sera érigé qui fera place à un site extraordinaire de verdure, rocailles et plus d'une centaine d'arbres de plus d'une certaine d'années d'existence. J'ai des photos que je vais vous montrer tout à l'heure qui vous permettront de constater ce que nous avons acquis au fil des années.

375

Si cette route est un beau projet pour le Ministère, pour nous c'est une catastrophe car il nous privera d'une jouissance de la vie, d'une tranquillité, d'un site naturel extraordinaire, d'un climat sonore grandement détérioré car ce ne seront plus des petits oiseaux qu'on entendra chanter, mais le bruit infernal des camions et des véhicules qui passeront tout près de nous. Tous ces impacts ne correspondent en rien des critères que le Ministère s'est engagé à respecter, en tout cas, pas pour nous.

380

Quant à la sécurité, je crois que cette route facilitera l'excès de vitesse car si les limites de vitesse ne sont pas respectées présentement, elles ne le seront pas plus sur la nouvelle route. Vous mentionnez également dans vos mesures d'atténuation concernant l'amélioration de la fluidité alors que la route Fossambault actuelle n'a pas de problème de congestion que j'ai constaté depuis 26 ans que nous y habitons.

385

Ce projet tel qu'il nous est présenté est inacceptable pour nous compte tenu de tous ces préjudices qu'il nous cause. Serait-ce envisageable de garder le tracé actuel de la 367 jusqu'à la rue Notre-Dame qui rejoindrait votre tracé actuel, ce qui éliminerait les travaux laborieux comme le triangle et la bretelle à cette intersection et d'autant plus, il s'y trouve une bâtisse abandonnée qui pour une expropriation aurait moins d'impact qu'une résidence habitée et d'une terre agricole?

395

Sinon, bien, qu'est-ce que le Ministère propose comme mesure d'atténuation relativement à tous les préjudices qui nous sont causés?

400

Pour moi, ça se termine là, je pense que ça veut tout dire et je rejoins un petit peu ce que monsieur Demers a élaboré également.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

405 Merci, madame Richard. Madame Fiset.

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

410 Bien moi, je ne suis pas aussi bien préparée qu'eux, par exemple. Nous, nous possédons une terre, une ferme patrimoniale, depuis 1923 qu'elle appartient à la famille Fiset. Puis avec le projet, avec ce projet-là, la continuité de l'exploitation agricole est grandement menacée. Le profil que nos deux fils projettent, ça va être sérieusement compromis en vertu de l'article 35 et 49 du Règlement des exploitations agricoles.

415 Vous allez diminuer... en diminuant la superficie, on se retrouve avec des champs en pointe, des accès difficiles, des pertes de revenu, la perte du boisé qui nous sert à faire notre bois de chauffage.

420 De plus, on a investi temps et argent afin de laisser cette ferme patrimoniale à nos enfants, qu'est-ce qu'on va leur laisser après votre passage? Il ne leur restera plus rien, ils ne pourront même plus continuer à cultiver. C'est briser l'avenir de deux garçons qui veulent vivre d'agriculture.

425 Au point où est aujourd'hui, là, l'agriculture n'est pas protégée. On s'affiche à passer des routes puis on ne s'occupe pas de la relève. Quand il y en a, on s'organise pour leur couper le cou pour ne pas qu'ils aient accès. Je trouve que c'est... ça nous affecte beaucoup. On n'a pas travaillé toute une vie, investi temps et argent pour léguer ça à nos enfants qui ont le goût de vivre de ça, on ne sera même pas capables de leur laisser, on ne leur laisse rien, on se la fait enlever pour construire des routes.

430 Moi, c'est ça qui m'a préoccupée le plus parce que nos enfants, ils sont menacés, là, pour leur avenir. Puis en plus, là, le respect du zonage agricole, le patrimoine, la qualité de vie, l'environnement, est-ce que le ministère des Transports en tient compte de ça? Moi, en tout cas, je ne trouve pas chez nous, là, qu'ils tiennent compte de tout ça.

435 En tout cas, ça c'est mon point de vue, moi, on est grandement affectés par ça parce qu'avoir tant travaillé pour se le faire enlever, ça fait mal au cœur.

440 J'espère en tout cas, ceux-là qui ont fait le projet, que vous allez penser que vous brisez l'avenir de deux garçons qui sont intéressés de vivre d'agriculture. Si vous les envoyez tous comme ça, qu'est-ce que vous allez mettre dans vos assiettes plus tard? Il ne restera plus rien, il n'y en a presque pas d'agriculteurs, il en part à tous les jours. Il y en a qui démissionnent parce que c'est rendu qu'on a de la difficulté, on est brimés partout. En tout cas, je réfléchissais à ça, moi, je n'aimerais pas ça être dans vos souliers pour l'avenir de deux garçons que vous détruisez  
445 complètement.

450 Puis en plus, quand vous venez parler de sécurité. Je vis présentement un problème, mon fils, il en a eu un accident sur la 367, c'était la première fois qu'il embarquait avec quelqu'un d'autre. C'est la vitesse, ce n'est pas les courbes, c'est ça, c'est la vitesse, mettez donc de la surveillance policière avant de dépenser tant d'argent pour faire des routes. Je ne comprends pas, entretenez ceux-là que vous avez avant de commencer par en faire des nouvelles que ça ne vous servira absolument à rien, ça n'améliorera pas la sécurité.

455 Moi, en tout cas c'est mon point de vue puis c'est ça qui me préoccupe. Je n'ai pas autre chose à ajouter.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

460 Merci, madame Fiset. Monsieur Turgeon.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Moi, je vais lire des extraits de notre lettre de demande d'audience. Alors :

465 **«Après consultation des documents déposés et discussions avec les citoyens concernés par le projet du ministère des Transports, il nous apparaît que ce projet n'est pas justifié, qu'il ne répond que partiellement au problème de sécurité et est contraire aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement.**

470 **En effet, le MTQ, promoteur du projet, semble accorder une importance démesurée à la fluidité de cette route plutôt qu'à la sécurité des utilisateurs. D'autres mesures moins coûteuses, notamment la réduction de la vitesse par différents moyens, permettraient par ailleurs de régler concrètement les problèmes de circulation.**

480 **La solution proposée n'est pas non plus exempte de risques. Le design proposé que la quasi-autoroute favorisera, en effet, d'importants excès de vitesse. Dans ce contexte, les expropriations projetées nous apparaissent d'autant plus inacceptables.**

485 **Par ailleurs, la fluidité recherchée par le MTQ ne ferait qu'encourager l'étalement urbain dans les municipalités desservies par cette route, ce qui est contraire aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Ce projet semble donc être davantage une réponse à des demandes de promoteurs immobiliers que motivé par de réelles intentions d'améliorer la**

490 **sécurité.**

495 **La perte de territoire agricole et d'une érablière, même de petite superficie, nous apparaît également inacceptable. Ces territoires constituent une richesse collective à préserver, sans compter qu'il s'agit du gagne-pain des familles touchées par le projet.**

500 **Nous souhaitons donc qu'un mandat d'audience et de médiation soit confié au Bureau d'audiences publiques en environnement. Enfin, nous tenons à souligner que le Conseil régional de l'environnement n'aurait pas demandé d'audience publique si le scénario A présenté dans l'étude d'impact avait été retenu. Aussi, le gouvernement peut éviter ces audiences en demandant au MTQ de refaire ses devoirs ce qui, apparemment, il n'a pas fait.»**

505 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Monsieur Turgeon, je vous remercie. Donc, ça fait le tour des préoccupations qui ont été manifestées par les requérants dans leur demande d'audience.

510 Alors, tel que convenu, nous allons laisser la parole au ministère des Transports pour qu'il nous présente autrement dit la variante C, le projet retenu, versus la variante A en réexpliquant pourquoi le Ministère est arrivé au choix de la variante A.

515 Comme j'ai dit tout à l'heure, on peut permettre des questions, mais j'insiste pour que ça se fasse dans l'ordre. Donc, autant que possible, ceux qui veulent poser des questions faites-moi signe et à ce moment-là, je dirigerai les questions. Comme ça, ça va éviter que, bien disons, le débat s'enflamme ou des choses comme ça.

520 Alors, j'imagine, monsieur Stevens, c'est vous?

**M. CLAUDE STEVENS :**

Non, c'est madame Hamel qui va le faire.

525 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Madame Hamel.

**Mme MARYSE HAMEL :**

530 Alors, bonsoir. Simplement, justement avant de... on avait demandé de présenter la distinction entre la variante C et la variante A, en termes de comparaison, mais si vous me permettez, je vais quand même faire une petite introduction rapide, là, à savoir... je sais qu'il y a

535 beaucoup de personnes qui ont assisté à certaines présentations, mais je pense que ça serait d'intérêt, là, de faire une petite présentation à ce sujet-là.

540 Simplement un premier acétate, ça va passer assez vite, la localisation, vous êtes tous bien conscients de la localisation, là, entre l'autoroute 40, il y avait eu un premier projet jusqu'à la voie ferrée. Les gens d'ici sont bien au courant qu'il y avait eu des rénovations dans le secteur du rang des Mines et puis nous, c'est le secteur entre la voie ferrée, là, jusqu'à l'entrée de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

545 Ensuite, peut-être juste un mot sur la problématique, la justification du projet, en termes de circulation, géométrie et aménagement du territoire. On sait que la route 367, c'est une route régionale à vocation de transit, desserte touristique importante. On y retrouve des débits de circulation très importants. Monsieur Demers l'a mentionné tout à l'heure, c'est bien entre 8000 et 12 000 véhicules, le débit journalier moyen annuel qu'on retrouve là, sur la route 367.

550 C'est plus de circulation, pour se donner une référence, que dans Stoneham au bout de la route 175. Il y a beaucoup de circulation sur la route 367. On peut dire aussi que c'est rendu à saturation, disons, le niveau de circulation pour une route de cette catégorie-là, du réseau supérieur, là, pour le ministère... pour une route de cette catégorie, pardon.

555 Il y a aussi, vous en êtes conscients, c'est un corridor étroit et sinueux à plusieurs endroits, il y a des pertes de visibilité sur la route, on peut les visualiser si on les clique. Vous avez ici les pertes de visibilité, vous en avez à plusieurs endroits sur la route et aux trois principales intersections.

560 Si on continue, en termes de sécurité routière, il y a des... en termes d'aménagement du territoire, il y a de nombreux accès et de problèmes de sécurité qui sont liés au transport scolaire, aux piétons et aux cyclistes. Et puis la combinaison de tous ces facteurs-là, bien sûr, nous donne un bilan de sécurité qui est assez dramatique.

565 Quand on vous avait rencontrés en 2004, on avait déjà les informations pour les accidents entre 99 et 2001. C'est ça aussi que vous retrouvez, je crois, dans le rapport d'étude d'impact. On a refait des recensements à jour, là, des accidents et puis c'est toujours en aggravation les accidents sur la route 367. On en a maintenant 99, là, entre 2002 et 2004.

570 Il n'y a pas d'accident mortel, mais il y a quand même trois accidents avec blessés graves, 35 avec blessés légers et 61 avec dommages matériels. C'est, le tronçon de la route 367, parmi les plus problématiques et puis l'intersection Notre-Dame, c'est aussi une intersection très problématique, là, pour la Direction de la Capitale-Nationale.

575 C'est sûr qu'au ministère des Transports, la mission c'est bien sûr d'assurer aux usagers de transit des infrastructures sécuritaires et fonctionnelles.

Et puis le projet en tant que tel avait comme objectifs d'améliorer la sécurité routière, bien sûr, mais aussi d'améliorer la fluidité de la circulation, de régler les différents problèmes de

580 transport existants et d'harmoniser le développement en bordure de la route, de répondre aux préoccupations de gestion des accès, là, versus une route du réseau supérieur et puis la circulation et puis d'améliorer la qualité de vie des riverains.

585 Parce que c'est vrai qu'il y a beaucoup de circulation sur la route 367, c'est vrai qu'il y a beaucoup de nuisances qui sont liées au climat sonore puis c'est vraiment une route où il passe beaucoup de circulation. Alors, il y a plusieurs citoyens qui sont affectés par ça, là, en ce moment.

590 Je voudrais peut-être juste faire un petit résumé avant d'aller directement à l'objet, à ce que vous aviez demandé, c'est-à-dire à comparer plus la variante A et la variante C, pour rappeler que dans ce dossier-là, on a travaillé en collaboration avec un comité directeur, là, formé de représentants municipaux et régionaux.

595 Il y avait la municipalité d'abord de Saint-Augustin et puis de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, la MRC aussi et puis ensuite, on a refait le lien avec Québec, là, et puis maintenant bien, ça se trouve être dans le secteur Saint-Augustin, mais simplement pour expliquer qu'on a travaillé, dès le début, à l'étude d'opportunité en collaboration, là, que ce soit pour prendre connaissance et puis échanger les informations qu'il y avait concernant la problématique et puis la justification puis aussi travailler à l'étude d'opportunité pour l'analyse des variantes.

600 On avait à identifier le *statu quo* amélioré nommé ici, qui se trouve être la variante A qu'on retrouve dans l'étude d'impact et puis aussi sept variantes de contournement qu'on avait regardée. Je n'ai pas l'intention d'aller plus loin là-dessus, mais simplement pour mentionner qu'on les a regardées à partir d'une analyse multicritère, d'objectifs opérationnels, techniques et financiers et aussi en tenant compte, là, pour minimiser les impacts environnementaux sur le milieu humain et naturel.

610 Si on continue, la série de critères ici, sécurité, gestion des accès, circulation, fonctionnalité, lieu agricole, acéricole, milieu bâti, climat sonore et qualité de vie, milieu naturel, paysage et visuel, faisabilité technique et coût.

615 On a identifié ensemble ces critères-là, on avait mis un poids. C'est clair que l'objectif du projet c'était vraiment de corriger les problèmes de sécurité et puis bien sûr préserver la fonctionnalité, là, de cette route qui dessert un bon nombre de citoyens pour la circulation de transit, là, vers la MRC de Portneuf puis aussi de la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Alors, ces critères-là avaient nécessairement un poids plus important et puis à ce moment-là, on a regardé toutes les variantes sur la base de ces critères-là.

620 Et à partir des huit, on en a conservé trois qui se trouvent être la variante A et puis deux variantes de contournement, une... la variante C qui est le tracé retenu que vous... qu'on a retenu, là, après les analyses et puis la variante B qui est un contournement à l'ouest de la route. Puis c'est celle-là qu'en étude d'impact, on a refait des analyses d'impact sur cette base-là.



625 La variante A, on l'avait conservée plutôt à titre de base, parce qu'elle avait... il y a plusieurs éléments qui ne répondent pas aux objectifs de sécurité et de circulation. Je vais vous expliquer qu'est-ce qu'il en est.

Si vous me permettez, je vais faire une action que j'ai oubliée de faire tout à l'heure.

630

**M. CLAUDE STEVENS :**

Vas-y avec «oui».

635

**Mme MARYSE HAMEL :**

J'y vais avec «oui», parce que... O.K., pardon, parce que j'ai oublié.

640 Ici, vous avez le tracé retenu puis simplement pour se situer un peu... on a le tracé de la variante A, je l'ai mis comme ça pour qu'on soit plus en mesure de visualiser. O.K. Si on continue. J'ai essayé de les mettre schématiquement pour faire le tour, là, de ce qui en est de l'analyse entre la variante A et la variante C.

645 Peut-être simplement dire que le statu quo amélioré, ça voulait dire les interventions qui auraient été faites, ça aurait été seulement la correction des courbes, la courbe de Notre-Dame, la courbe de Petit-Capsa puis... pardon, je dis la courbe, mais aussi... la courbe de Notre-Dame et l'intersection Notre-Dame, parce que vous savez qu'il y a des intersections qui se trouvent aussi être localisées dans des courbes sur la route 367, c'est aussi une problématique aggravante, là, en termes de situation de sécurité. Et puis il y a rénovation de l'intersection de la route du Grand-Capsa et puis la correction des profils déficients. Il n'y avait pas de... c'est ça qui était... pour ce qui en est de la description de la variante A.

650

655 Et pour le contournement C, ça se trouvait être après la voie ferrée. Tout à l'heure, on ira comme faut... si vous avez des questions sur le tracé, j'ai des éléments de présentation, là, qui me permettront vraiment de mieux expliquer le tracé.

Je pense que ce n'est pas l'objet ici aujourd'hui, alors je ne m'étendrai pas, pour simplement dire les analyses, là, qu'on en a faites, là.

660

665 En termes de sécurité routière, la variante A, on considère vraiment que les interventions avec la variante A ne permettraient pas de répondre à améliorer la sécurité, ça pourrait nous donner un bilan de sécurité qui est comme aujourd'hui, qui est vraiment un bilan dramatique, en tout cas en termes de sécurité, parce que notamment, comme on corrige les courbes seulement puis qu'on se trouve à y avoir autant de développement de part et d'autre de l'intersection et puis que malgré tout, les courbes restent assez prononcées, on est vraiment... on est persuadés qu'on ne pourrait pas régler les problèmes de sécurité si on construisait une route de cette façon-là.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

670

Est-ce que je peux intervenir?

**Mme MARYSE HAMEL :**

675

Oui, si c'est comme ça, moi, je n'ai pas...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

680

Excusez, madame Richard?

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Oui.

685

**Mme MARYSE HAMEL :**

Oui, madame Richard voudrait intervenir.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

690

Oui, vous voulez poser une question?

**Mme CÉCILE RICHARD :**

695

Oui.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

700

Oui, allez-y.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

705

Vous dites dans votre énoncé que vous voulez couper les courbes. Je me demandais pourquoi, à ce moment-là, est-ce que c'est nécessaire de partir de la voie ferrée? Parce qu'à partir de la voie ferrée aller jusqu'à Notre-Dame, il n'y a pas de courbe. Quand je faisais la proposition tout à l'heure de partir de la voie ferrée, de garder la 367 actuelle...

**Mme MARYSE HAMEL :**

710

Oui, oui, oui.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

... qui irait rejoindre votre tracé C, à partir de Notre-Dame.

715

**Mme MARYSE HAMEL :**

Oui, O.K. Ça, c'était une autre variante...

720

**M. LUC BERGERON :**

Ça, c'est un scénario qui a été regardé, vous ne nous avez pas posé cette question-là. Le scénario que vous parlez ce n'est pas le scénario A, le scénario où la rue Notre-Dame... où le tracé reste dans la 367 actuelle jusqu'à la première courbe, c'est un tracé...

725

**Mme MARYSE HAMEL :**

Je peux tout de même... oui, c'est vrai, c'était un tracé. Il y avait certains tracés ou variantes, là, je pourrai... qui restaient dans l'axe, là, pour la première partie et puis si on ne retient pas ce tracé-là non plus pour le projet, mais qu'on pense... on est persuadés qu'il faut vraiment contourner, c'est parce qu'il restait quand même plusieurs résidences aux abords de... on devrait d'abord acquérir 12 résidences si on faisait le tracé dans l'axe. C'est ça... c'est une des informations...

730

735

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Comment vous dites, excusez, 12 résidences de quoi?

740

**Mme MARYSE HAMEL :**

Vous savez qu'il y a beaucoup de résidences...

745

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

S'il vous plaît, juste un à la fois, s'il vous plaît. Oui, madame Hamel.

750

**M. LUC BERGERON :**

C'est que... moi, je voudrais qu'on clarifie ça parce qu'on a regardé huit tracés...

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Oui.

755

**M. LUC BERGERON :**

Le comité directeur a regardé, à partir des critères qu'on a donnés tantôt, a fait une analyse multicritère et le comité a retenu le tracé C comme celui qui répondait le mieux aux objectifs du projet.

760

Bon, le tracé A, on l'a conservé comme tracé de référence parce qu'il était déjà là, mais les différentes variantes, on en a regardé sept autres. Ce que vous nous dites là, c'est un scénario qui a été regardé et analysé en fonction de l'analyse multicritère puis il pouvait répondre à certains critères, mais il ne répondait pas à nos objectifs d'améliorer la sécurité et cetera, et cetera.

765

Donc, c'est le tracé C qui répondait le mieux à nos objectifs. On pourrait s'obstiner toute la veillée en disant, c'était le B plus ou le D ou le E, mais l'analyse multicritère qu'on a faite a démontré puis ce n'est pas nous qui a fait ce choix-là, c'est le choix du comité directeur dans lequel, Maryse l'a dit tantôt, il y avait les municipalités, la Ville de Québec, la MRC, la municipalité de la Jacques-Cartier et la municipalité de Saint-Augustin plus nos... l'aménagiste de la MRC et nous. Il a été retenu dans l'analyse multicritère que c'est le contournement C qui était le meilleur en termes de coût.

770

Donc, c'est celui qu'on a retenu. Mais bien sûr, il y en a sept autres qu'on pourrait très bien analyser ce soir qui ont des avantages et qui ont aussi des inconvénients.

775

Mais ce que vous nous avez demandé, c'était de comparer le scénario C au scénario A. Là, vous dites : «C'est un autre scénario qu'on aimerait regarder.» Mais la présentation ce soir, on l'a faite par rapport au scénario A.

780

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui. Monsieur Bergeron, si vous permettez, ce qu'on avait expliqué la semaine dernière, bien entendu, on est dans un cadre de voir si nous pouvons faire une médiation.

785

Je pense qu'on peut accepter des questions d'éclaircissement sur un choix final de variante. Bien entendu, il m'apparaît que nous ne sommes pas en mesure ici, dans le cadre d'une enquête qui peut débouler sur une médiation, de discuter d'autres variantes, c'est-à-dire des C prime ou d'autre chose parce qu'il est important ici, le cadre limité de la médiation, ce qui est important c'est de ne pas modifier les impacts d'un projet de façon significative, c'est-à-dire de déplacer plutôt les impacts plutôt que de les modifier, de déplacer les impacts ailleurs.

790

Alors, c'est évident que vous pouvez avoir des questions, madame Richard, sur pourquoi le Ministère n'a pas choisi telle autre variante, mais vous comprenez qu'on ne peut pas fondamentalement discuter ou regarder, dans le cadre de la médiation, la faisabilité d'une modification majeure comme ça au projet du ministère des Transports. Vous comprenez le cadre dans lequel nous sommes limités.

795

800 Si la volonté ici c'est de vouloir examiner ce genre de question là, c'est évident que de mon côté à moi, je dois dire bien ça déborde le cadre de la médiation et d'arriver à la conclusion que la médiation n'est pas le forum approprié pour discuter de ce genre de choses là.

Oui, monsieur Demers.

805

**M. CHARLES DEMERS :**

810 Pour avoir regardé la figure des huit tracés ou des sept tracés de contournement, et j'aimerais avoir une réponse là-dessus, est-ce que... je n'ai pas retrouvé la variante C, on dirait que la variante C est une addition de deux variantes, parce que l'analyse multicritère qu'on parle aujourd'hui, elle n'a jamais existé sur la variante C.

**Mme MARYSE HAMEL :**

815 Je veux juste préciser, vous avez raison, la variante C c'est une combinaison de ce qu'on avait avant dans... les huit variantes, c'était la variante G puis la variante H, c'est vrai, parce qu'en faisant l'analyse finalement, on en est venus à la conclusion que c'était mieux, pour optimiser c'était une combinaison des variantes.

820 Dans le rapport de l'étude d'impact honnêtement pour ne pas mêler outre mesure en termes de lettres, on était revenus, comme on en avait conservé trois, à les renommer A, B et C. C'est vraiment juste par souci de ne pas confondre, là, puis de mettre D, G, F. On pensait que c'était plus mêlant pour les gens, mais vous avez raison, monsieur Demers, c'était ça.

825 À l'étude d'opportunité, on a analysé toutes ces variantes-là puis on a conservé à l'étude d'impact, comme je vous avais expliqué, on en a conservé trois : deux de contournement puis le *statu quo*.

830 Parce que c'est ceux que... les deux de contournement c'est celles qui avaient obtenu les meilleures notes à l'analyse multicritère. Mais on voulait quand même porter plus loin puis refaire faire une analyse à l'étude d'impact par un consultant aussi. Il y avait Genivar qui a été consultant pour faire le travail et puis avec une méthodologie d'étude d'impact et un œil différent pour regarder les variantes, là, on a refait l'analyse.

835 Et puis finalement, le résultat c'est que c'est la variante C qui... parce que les deux variantes B et C répondaient aux objectifs de circulation et de sécurité, mais par contre, c'est la variante C qui minimisait les impacts... qui minimisait mieux les impacts.

840 Et puis ensuite même après avoir choisi la variante C, on a fait un certain nombre d'améliorations qui avaient rapport à la sécurité. C'est celle de l'ajout, là, des îlots physiques, entre autres, qu'on a présentée à l'addenda, là, au mois – la date m'échappe, là, mais c'est... au mois d'août – merci beaucoup.

**M. LUC BERGERON :**

845

Mais je voudrais répondre à la question précise de madame Richard. Oui, ce que vous parliez tantôt, là, c'est un scénario, je ne sais pas quelle lettre qu'elle a eue, là, qui a été regardé puis ils ont été écartés à l'analyse, mais oui, c'était un des tracés qui a été regardé.

850

**Mme CÉCILE RICHARD :**

855

Parce que moi ça m'apparaît comme impact, pas de connaissance, mais de logique, ça m'apparaissait un impact moindre compte tenu de tout l'impact que ça implique sur le projet actuel avec le triangle et la bretelle. Je me disais, bien si on partait de la route Fossambault puis la continuer directement à la rue Notre-Dame, en tout cas, pour moi, ça me semblait avoir moins d'impacts qu'actuellement.

860

Puis compte tenu bien que le ministère des Transports est avec nous aujourd'hui, bien je pense que c'est le temps d'en parler, sinon... on n'a pas l'occasion assez souvent d'exprimer ou d'avoir différents aspects du projet.

**Mme MARYSE HAMEL :**

865

Je voudrais peut-être juste ajouter que c'est certain, madame Richard, que pour vous, votre situation particulière, un tracé qui passerait plus devant votre maison pourrait nécessairement, dans votre cas spécifique, avoir moins d'impact.

870

Par contre, honnêtement, le tracé a été choisi, c'est pour des raisons de sécurité qu'a été choisi un tracé qui passait derrière, qui ne passait pas devant les résidences, là, qui se trouvaient à être... ou qu'on n'aurait pas resté dans l'axe.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

875

Madame Fiset, je pense, voulait parler. Après ça, ce sera monsieur Richard. Oui, madame Fiset.

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

880

Moi, je voulais savoir, vous parlez de sécurité routière, vous dites qu'il y a eu beaucoup d'accidents. C'est quels... des accidents au niveau de quels impacts, c'est-tu à cause de la vitesse, si c'est quelqu'un... c'est des face à face, c'est quoi au juste, là?

**Mme MARYSE HAMEL :**

885

J'avais... je pense que j'avais... je ne le sais pas. Collisions, il y a beaucoup de collisions par l'arrière, on voit qu'il y a plusieurs accidents qui peuvent être reliés à des accès. Je n'ai pas nécessairement tout le détail en ma possession ici aujourd'hui, mais on voyait clairement qu'il y avait des accidents qui pouvaient être créés par les accès.

890 Et je peux vous dire aussi que la vitesse...

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

Bien, moi, ça fait...

895

**Mme MARYSE HAMEL :**

... la vitesse est importante sur la route 367, vous avez absolument raison, il y a des informations sur la vitesse, malgré les courbes qui devraient faire ralentir, les gens continuent à circuler rapidement. Il faut dire qu'on arrive à l'autoroute, c'est des conditions de circulation qui ne font pas en sorte de diminuer la vitesse puis c'est clair que ça a une influence sur la sécurité. Il y a des sorties de route après des courbes, il y a des accidents de ce type-là.

900

**M. CLAUDE STEVENS :**

905

On a tous les éléments...

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

910 C'est la vitesse?

**M. CLAUDE STEVENS :**

Bien, c'est-à-dire, la vitesse est là, effectivement, je ne nierai pas que la vitesse est là. Sauf que c'est le mariage, si on peut dire, là, d'une multitude d'éléments qui font en sorte qu'on se ramasse avec des accidents.

915

De la vitesse, prenez sur l'autoroute, les gens circulent à 110, 115, 120 et des accidents, il y en a, mais c'est moins grave parce que la route est faite en fonction de cette vitesse-là.

920

La problématique qu'on a dans le cas de la route 367, c'est qu'à cause du profil, il y a une visibilité qui n'existe pas à plusieurs endroits et si ce serait juste ça, il n'y aurait peut-être pas tant d'accidents, mais c'est parce que quand on rajoute à ça la multitude d'accès qui arrivent sur la route, dans ces secteurs-là, bien là, on rajoute un autre élément qui fait en sorte qu'on se ramasse avec beaucoup d'accidents.

925

Parce que comment qu'il y a d'entrées que les gens sortent et ils ne voient pas du tout, même si les gens arrivaient à 70 kilomètres à l'heure, ils sont encore en danger au moment où on se parle. Alors...

930

**M. LUC BERGERON :**

Parce que tantôt, j'entendais : «La route, elle n'a pas tant de problématiques que ça.» C'est pour nous, la Direction de la Capitale-Nationale, donc Charlevoix, Portneuf et la région de

935 Québec puis la Réserve faunique des Laurentides, c'est un des tronçons parmi les cinq tronçons avec les plus grosses statistiques d'accidents de tout le territoire. Donc, 99 en trois ans, c'est majeur.

Claude parlait de... si on allie donc beaucoup d'accidents, les raisons c'est toutes sortes  
940 de raisons, hein, c'est... oui, c'est la vitesse, ça peut être l'hiver, ça peut être la multitude d'accès.

Mais ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on a dit tantôt qu'il circule actuellement 8 à 12 000  
véhicules par jour. Il y a des journées de pointe, l'été, ça peut monter à 15 000 véhicules par  
945 jour, c'est qu'une route régionale à deux voies, comme cette route-là, 12 000 véhicules par jour, c'est le maximum que ça peut prendre.

Donc, quand on a... on sait ça que 12 000 véhicules par jour, c'est le maximum que cette  
route-là peut prendre avec la multitude d'accès qu'il y a entre... sur un court tronçon, bien on a le  
950 résultat qu'il y a 99 accidents en trois ans.

Et vous avez vu tantôt les statistiques, c'était 76 de 2001 à 2003, c'est 99... puis nous, on  
pense qu'au fur et à mesure que le temps va passer, cette statistique-là va augmenter parce que  
le trafic, il ne diminue jamais, il augmente, les accès ils restent là et les accidents vont continuer  
955 d'augmenter.

Donc, la préoccupation qu'on avait dans les critères, les principaux critères qu'on avait,  
c'était un critère de sécurité routière. Donc, on veut améliorer la sécurité routière, comment?  
Bien, on s'est dit comment? Donc, on a regardé, je me répète, là, huit tronçons puis on  
960 estimait... le comité directeur a estimé que c'était le contournement C qui répondait le mieux à  
nos objectifs de sécurité, qualité de vie et cetera.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

965 Oui, madame Fiset.

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

Est-ce que c'est le pourquoi que vous avez retenu le projet C, parce qu'il coûte plus cher  
970 que le coût de construction que le *statu quo* A?

**M. LUC BERGERON :**

Il y a huit critères, les coûts ça faisait... il n'y a pas huit critères, il y avait plusieurs  
975 critères, les coûts faisaient partie d'un des critères. Donc, dans un cas comme ça, nous, le  
critère coûts, on en tient compte, mais c'est... nos objectifs – reviens donc aux objectifs – c'est  
important d'y revenir, les objectifs que le comité directeur s'est donné c'est ceux-là, c'est  
d'améliorer la sécurité routière, d'améliorer la fluidité.



980 12 000 véhicules par jour, je vous ai dit qu'une route à deux voies, 12 000 véhicules par  
jour, c'est le maximum que cette route-là peut prendre. Donc, on dit : «On veut améliorer, on  
veut régler les problèmes de transport.» Donc, on se dit : «Sur la route actuellement, il y a du  
cyclisme, il y a des transports – monsieur Demers a bien parlé tantôt qu'il y a du transport  
985 scolaire – il y a des gens qui arrêtent, qui rentrent chez eux.» Donc, on veut améliorer ça puis on  
veut harmoniser le développement en bordure de la route, donc on veut améliorer la qualité de  
vie de ceux qui habitent là.

Donc, c'est ça les objectifs, on n'a pas un objectif de dire : «On ne veut pas faire de projet  
ou on veut faire le projet le moins coûteux possible.» C'est bien sûr qu'on en tient compte. Dans  
990 les critères – reviens sur les critères, là – les coûts, ils existent dans les critères, on le voit ici, là.

**M. CLAUDE STEVENS :**

«Faisabilité technique et coût.»

995

**M. LUC BERGERON :**

«Faisabilité technique et coût», c'est un critère, on en tient compte.

1000 Évidemment, entre un projet de 5 M \$ puis un projet de 25 M \$, bien le projet de 25 M \$ il  
ne cotera pas fort. Mais quand on est dans des marges entre 6 M \$ et 7 M \$, bien sûr, nous, les  
critères qu'on retient davantage c'est les critères de sécurité, gestion des accès et cetera. Mais  
chacun des critères avait le même poids et on en a tenu compte dans notre analyse.

1005 **Mme JULIE BROCHU Fiset :**

Moi, j'ai un problème avec... quand vous dites que vous tenez compte de la sécurité. On  
parle avec vos employés qui arpentent, là, puis qui viennent nous dire que ce n'est pas ça qui va  
améliorer la sécurité en construisant une nouvelle route. Où c'est qu'elle est... moi, en tout cas,  
1010 là, ma sécurité à moi, elle ne sera pas améliorée avec la nouvelle route que vous faites : elle va  
être rempirée.

Si vous voulez travailler sur la sécurité routière, je suis d'accord avec vous à 100 %,  
travaillez pour tout le monde, laissez-moi pas à côté. Moi, ça va être deux fois plus dangereux  
1015 pour moi de sortir de l'entrée. Vous parlez de sécurité routière, où c'est qu'elle est la mienne?

**M. LUC BERGERON :**

Moi, je ne veux pas discuter de ce que nos employés disent ou non, mais moi...

1020

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Un instant, un à la fois, s'il vous plaît.

1025 **M. LUC BERGERON :**

... je veux juste vous dire que dans nos évaluations qu'on a faites, le scénario C était parmi les plus sécuritaires des huit scénarios qui ont été regardés. Et le scénario A, il a été rejeté parce qu'il ne répondait pas à nos objectifs de sécurité. Si je maintiens 100 accès sur une route de quatre kilomètres, j'aurais beau être à 70 km/h, il va continuer à y avoir des accidents. Alors que dans le tracé C, il n'y a plus d'accès. Donc, j'ai réglé une partie de la problématique, j'ai solutionné le problème des accès.

1035 Vous soulevez tantôt le problème de la vitesse, bien sûr la vitesse c'est un élément contributif aux accidents...

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

1040 Mais qu'est-ce que vous avez fait pour ?

**M. LUC BERGERON :**

1045 ...on en convient. Mais est-ce que vous pensez que sur l'autoroute 20 qui est absolument rectiligne, hein, que les gens circulent à 200 km/h? Bien non, les gens circulent à une vitesse qui est 110, 115, 120 sur l'autoroute.

1050 Mais vous l'avez dit tantôt, sur la route 367 actuellement, et c'est le grand danger qui nous guette tous, c'est qu'une vitesse ça ne se contrôle pas par des corps policiers puis de la signalisation. La vitesse, ça se contrôle par de l'environnement qui est alentour de la route.

1055 Quand je circule sur le boulevard Laurier à Québec, je n'ai pas besoin de voir de panneaux, je n'ai pas besoin de voir de police pour savoir que c'est une route qui a été construite pour 50 km/h. Il y a des accès partout, il y a des commerces, il y a des maisons tout le tour de la route.

Bon, c'est le grand danger qui nous guette quand on veut construire une route et on dit : «On va mettre un panneau de 30 km/h» puis s'imaginer que les gens vont tous rouler à 30 km/h. Les gens, ils ne rouleront pas à 30 km/h.

1060 Les policiers, bien sûr, ça contrôle la vitesse, quand ils sont là. Est-ce que vous en voyez souvent des policiers le long du réseau routier?

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

1065 Non.

**M. LUC BERGERON :**

1070 Non, on n'en voit pas souvent parce que des policiers, c'est comme dans la société, hein,  
on se paie ce qu'on est capable de se payer puis des policiers, on n'en a pas à tous les coins de  
rue. Ce qui fait en sorte que c'est illusoire de penser qu'on va contrôler la vitesse en disant : «La  
police, on a juste à mettre de la police.» Oui, la police, elle va se ramasser un vendredi, vous  
allez voir dans l'heure qui suit, la vitesse va avoir diminué. Dès que la police est partie, la  
vitesse, elle augmente.

1075

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

Il y a des feux de circulation que vous pouvez mettre.

1080

**M. LUC BERGERON :**

Pardon?

1085

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

Il y a des feux de circulation que vous pouvez placer pour diminuer.

1090

**M. LUC BERGERON :**

Bon, ça c'est le deuxième paradigme, cette route-là c'est une route sur laquelle il y a... –  
et c'est une très bonne question, je vous remercie de l'avoir posée – cette route-là, elle a deux  
fonctions. La route 367 actuelle, elle a une fonction d'une route de transit, donc sur laquelle il y a  
des gens qui habitent le long du territoire qui utilisent cette route-là pour aller à Québec puis c'est  
une route qui appartient aux riverains, deux fonctions.

1095

Les riverains nous disent : «Mettez ça à 5 km/h, mettez des feux tous les 25 pieds... à  
tous les 25 mètres, nous autres c'est parfait, ça n'ira pas vite.» Mais il y a une fonction de transit  
aussi. Nous, au ministère des Transports, notre mission c'est d'assurer une fonction de transit à  
ce réseau-là qui est une route qui a été construite, une route régionale qui a été construite pour  
donner accès aux gens.

1100

Bon, on essaie de faire une balance, si on peut appeler ça comme ça, entre les besoins  
des riverains et les besoins de transit.

1105

Donc, quand vous dites : «Bien oui, mais mettez ça à 50 km/h puis mettez deux, trois  
feux de circulation», mais le trafic de transit, là, ce n'est pas ça qu'il nous demande. Les 12 000  
véhicules par jour, là, ils n'habitent pas le long de la route, là, ils habitent au nord du territoire puis  
ces gens-là, ils nous disent : «Moi, je veux aller travailler à Québec». Ou c'est des gens de  
Québec qui veulent aller dans des lieux de villégiature au nord puis ils disent : «Moi, je veux  
passer par la 367.»

1110

Donc, imaginez qu'on va diminuer la vitesse, bien oui, pour les riverains c'est un besoin;  
mettez des feux de circulation, c'est un besoin. Mais le trafic de transit, nous, dans le design on

1115 doit en tenir compte. Donc, vous avez raison, de votre point de vue, hein, si on pouvait mettre le trafic à 10 km/h, ça serait très sécuritaire. Probablement que les riverains seraient très contents, mais les gens de transit, ils ne seraient pas heureux.

1120 Et qu'est-ce que ça ferait? C'est que les gens de transit sur une route comme ça, ils ne respecteraient pas la limite de vitesse. Parce que le gars qui part de chez eux le matin à 7 h puis il veut arriver à Québec à 8 h, il ne s'organisera pas pour passer à 10 km/h. Donc, il ne respectera pas la limite de vitesse.

1125 Donc, essentiellement, c'est ça qui nous guide. Donc, on essaie de faire une route qui autant... répond autant aux besoins de riverains que de transit, mais avec une balance, c'est ça qu'on essaie puis on a toujours cette problématique-là sur l'ensemble du réseau routier.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1130 Très bien. Il y avait monsieur... dans l'ordre, j'avais monsieur Richard qui voulait poser une question. Il y avait monsieur Stevens qui voulait passer un commentaire. Après ça, ce serait vous, madame Demers. Ça fait que je vais laisser monsieur Richard y aller.

**M. PIERRE RICHARD :**

1135 Moi, j'ai une préoccupation. On voit présentement que l'objectif visé c'est la sécurité, c'est le principal objectif visé puis c'est bien. Mais je me demande comment cette sécurité-là va être assurée lorsqu'on observe... monsieur Bergeron tout à l'heure disait que le conducteur adapte sa vitesse à son environnement. Monsieur Demers, tout à l'heure, nous a fait remarquer qu'on observait des pointes de 102 km/h dans les courbes où la vitesse suggérée est 65.

1140 Comment un conducteur qui a un environnement avec des courbes, limite à 65, peut aller à 102 km/h s'il adopte son comportement routier à son environnement? D'un autre côté, on prend l'environnement nouveau que vous allez construire, une autoroute... bien une route très large, droite, si on se fie à ce que vous dites, le conducteur va adapter son comportement routier à l'environnement nouveau qui va être beaucoup plus large.

1145 Comment allez-vous faire pour vous assurer que les gens respectent les limites de vitesse dans ce nouvel environnement là qui, à mon avis, est beaucoup plus approprié à des excès que la route actuelle?

1150 **M. LUC BERGERON :**

1155 Dans votre question, il y avait une réponse. Vous dites : «Actuellement, les courbes sont signalées à 65 km/h – et 45, si je ne me trompe pas...

**M. PIERRE RICHARD :**

Oui.

1160 **M. LUC BERGERON :**

«... et les gens vont à 90.»

1165 **M. PIERRE RICHARD :**

102, des fois.

**M. LUC BERGERON :**

1170 Ce qui démontre que la signalisation, ce n'est pas ça qui fait baisser la vitesse.

**M. PIERRE RICHARD :**

D'accord.

1175

**M. LUC BERGERON :**

Donc, imaginez-vous pas qu'on va installer des panneaux en disant...

1180 **M. PIERRE RICHARD :**

Non, ce n'est pas ce que je vous demande.

**M. LUC BERGERON :**

1185

... «Ralentissez», ça ne ralentit pas. Prenons – bien là, il faudrait finir la présentation parce qu'on va vous montrer tantôt...

**M. PIERRE RICHARD :**

1190

Bien, j'aimerais juste que vous répondiez à ma question, quand même, si c'est possible.

**M. LUC BERGERON :**

1195

Bien, je m'engage à répondre; si la présentation qu'on va faire du concept ne vous satisfait pas, je reviendrai, mais le concept, là, on... un des objectifs c'est d'améliorer la sécurité routière, bien sûr par un certain contrôle de la vitesse. On va vous montrer tantôt qu'est-ce qu'on a fait.

1200

Regardez là, on a deux courbes actuellement qui sont signalées 45 et 65, on voit les limites de vitesse qui sont actuellement observées, ce n'est pas une moyenne ça, c'est le conducteur moyen, le 85<sup>e</sup> centile, là, il circule à 92 km/h.

1205           Donc, quand les gens nous disent : «Bien oui, mais faites respecter la signalisation.»  
Vous voyez bien que quand il n'y a pas de policiers, là, 45 km/h, les gens ne respectent pas ça.  
Puis pourtant, c'est une courbe qui est très serrée, c'est une courbe qui est très raide, mais les  
gens s'essayaient puis... bon. Mais c'est vrai que la circulation est rapide, vous allez voir tantôt,  
on va vous montrer c'est quoi le projet qu'on a puis il y a des éléments là-dedans pour essayer,  
pas de ralentir, mais de contrôler la vitesse. On va vous montrer comment.

1210

**M. CLAUDE STEVENS :**

1215           Regardez, je vais vous expliquer. Ça, le tableau qu'on présente là ce sont les vitesses  
qui ont été mesurées, c'est ce qui correspond, là, 85 % des gens c'est la vitesse à laquelle ils  
circulent, là. Je ne veux pas tomber dans le côté technique, là. C'est sûr qu'il y aura toujours  
des délinquants qui vont circuler plus vite, mais la majorité du monde, si vous voulez, circule  
comme ça.

1220           Donc, quand ils sont au nord du Grand-Capsa, ce qu'on a constaté comme vitesse,  
quand ils sont en direction sud, ils ont 106,5 de vitesse; dans l'autre sens, c'est 103. Dans ce  
secteur-là, on n'a pas beaucoup d'entrées, c'est un secteur qui est droit, que le profil est bas,  
donc les gens circulent effectivement 10 ou 13... 13 à 16 kilomètres plus élevés que la vitesse  
affichée.

1225           Lorsqu'on arrive ici, ça c'est dans le secteur où il y a un dos d'âne, là, qui... où la visibilité  
est moindre, les gens, on voit ici, ils réduisent leur vitesse à 97 et 95 dans l'autre sens. Quand ils  
arrivent au niveau de la courbe ici, ils réduisent encore leur vitesse, ça c'est à la sortie de la  
courbe, ils ont réduit encore leur vitesse, dans l'autre sens également.

1230           Quand on arrive ici, ça c'est vis-à-vis le...

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

L'érablière.

1235

**M. CLAUDE STEVENS :**

Oui. C'est-tu un autre dos d'âne qu'on a là? Il me semble que oui, hein?

1240           **Mme MARYSE HAMEL :**

Oui, il y en a des problèmes de visibilité.

**M. CLAUDE STEVENS :**

1245

O.K. Les gens ont réaccélééré un petit peu, ils se rapprochent de ça parce que le  
problème d'un dos d'âne, c'est que les gens quand ils circulent, à moins de demeurer ici puis

d'avoir à sortir, les gens qui circulent ont moins conscience de cette problématique-là. Donc, ils réaccélèrent un petit peu, mais pas trop; la même chose de l'autre côté.

1250

Quand on arrive ici après la courbe qui est affichée à 65, les gens à nouveau réduisent leur vitesse pour reprendre de la vitesse à partir de chez monsieur Richard. C'est ici, hein, monsieur Richard, que vous demeurez?

1255

**M. PIERRE RICHARD :**

Oui.

1260

**M. CLAUDE STEVENS :**

C'est ça. À partir d'ici, ce qu'on constate, c'est que d'un côté, là, le champ de vision devient très large, il n'y a plus de résidences du côté droit. Donc, ce qu'on voit, c'est que les gens réaccélèrent et ils réaccélèrent juste au sud de la voie ferrée. Là, ils continuent à accélérer, là, je n'ai pas la vitesse, mais je ne serais pas surpris qu'après l'intersection du rang des Mines, que les gens aient repris la même vitesse qu'ils avaient avant, alentour de ça.

1265

Ici là, je veux dire, c'est une section, comme je disais tantôt, qui... c'est la libre circulation, mais les gens sont quand même conscients que ce n'est pas sur une autoroute et c'est la vitesse moyenne qu'on calcule... qu'on mesure.

1270

Comme je disais, il y aura toujours des délinquants, comme sur l'autoroute, monsieur Bergeron parlait tantôt, il y en a qui circulent à 200 kilomètres à l'heure sur les autoroutes, mais la moyenne, la grande majorité du monde circule en deçà de la limite, bien entre 110... 100, 110, 115, là, jusqu'à 120. Et c'est le même phénomène qu'on retrouve ici.

1275

Donc, quand on pense, nous, ce qu'on a mesuré, si vous voulez, sur d'autres projets, ce qu'on présume, c'est que cette vitesse-là, ça va être la même vitesse qu'on va retrouver et pas plus vite, sur cette route-là qui va être sans accès, à l'exception des accès pour l'agriculture ou le forestier. Et ici, ça va être sensiblement la même chose, ils vont retrouver leur vitesse, quand ils vont sortir d'ici, ils vont retrouver un environnement qui est propice à circuler à cette vitesse-là.

1280

Donc, on voit, quand monsieur Bergeron disait tantôt que les gens adaptent leur vitesse à la lecture qu'ils en font, c'est ce qu'on mesure effectivement sur place.

1285

**M. PIERRE RICHARD :**

Mais ce n'est pas ce qu'on mesure quand on regarde le tracé qui est actuel, là. Quand on regarde dans les courbes, des pointes... une courbe à 65 km/h, qu'on voit en jaune, là, c'est la vitesse qui est proposée, quand on observe des pointes à 80 ou...

1290

**M. CLAUDE STEVENS :**

Oui, effectivement. La limite...

1295 **M. PIERRE RICHARD :**

On ne peut pas l'appliquer, là, ce que dit monsieur Bergeron, c'est bien, mais on ne peut pas appliquer ça, là, on n'observe pas ça présentement.

1300 **M. LUC BERGERON :**

Je me suis engagé à répondre à votre question, mais j'aimerais ça qu'on continue la présentation parce qu'on va vous montrer, en tout cas, une image de ce qu'aura l'air le futur tracé, ce n'est pas si rectiligne puis si...

1305

**Mme MARYSE HAMEL :**

On le voit, il est en haut.

1310 **M. LUC BERGERON :**

... que ça là, on va vous le montrer, là.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1315

Alors, si tout le monde est d'accord...

**M. LUC BERGERON :**

1320

Puis après ça, je répondrai à votre question.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1325

... alors, si tout le monde est d'accord, on pourra laisser madame Hamel terminer la présentation. Après ça, madame Demers, je vous laisserai la prochaine question.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

1330

Je peux-tu la poser là ma question?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

En autant que... si on est capables d'y répondre assez rapidement.

1335

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Oui, ça va être rapide.



**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1340

Donc, allez-y, O.K. Je vais vous laisser puis on pourra recommencer la présentation.  
Madame Demers.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

1345

Bien, j'aimerais savoir, c'est la première fois que j'entends qu'on est sur une route régionale, la dernière fois que vous avez fait les présentations, on était juste une route de transit.

**Mme MARYSE HAMEL :**

1350

Une route régionale de transit. C'est une route, des catégories de routes.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

1355

C'est la même chose, une route régionale et une route de transit, c'est là ma...

**Mme MARYSE HAMEL :**

1360

Nationale, régionale.

**M. CLAUDE STEVENS :**

1365

Écoutez, toutes les routes sont des routes de transit, une autoroute est une route de transit. Le qualificatif «de transit», c'est que les gens sont là, ce n'est pas pour... ce n'est pas une destination comme telle, d'accord ? Une route locale est une route de destination. Quand vous allez prendre... si vous allez sur le boulevard Laurier, c'est un lieu de destination.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

1370

Oui, je comprends très bien ce que c'est, ce que je veux savoir, c'est qu'on a toujours été comme ça, là, une route régionale de transit?

**Mme MARYSE HAMEL :**

1375

Une route régionale...

**M. CLAUDE STEVENS :**

1380

Oui, ça a toujours été ça, oui, oui.

**M. LUC BERGERON :**

Ça a tout le temps été une route régionale.

1385 **Mme MARYSE HAMEL :**

C'est les catégories...

1390 **M. LUC BERGERON :**

Dans la numérotation 367, les routes numérotées, elles sont actuellement nationales ou régionales ; dans ce cas ici, la 367, c'est une route régionale de transit. Donc, qui a comme fonction de desservir la région. Il y a des routes nationales qui ont comme fonction, la 138, l'autoroute 20, la 40, ont des fonctions nationales, ça veut dire qu'eux autres, elles desservent le Québec. La 138, donc qui part de Montréal puis qui s'en va jusque sur la Côte-Nord, c'est une route nationale, alors que la 367, c'est une route régionale.

1400 **M. CLAUDE STEVENS :**

Il y a un élément tantôt que je voulais parler, bon, j'avais amené justement cette liste-là. Il faut bien comprendre que les critères qu'on utilise quand on analyse... qu'on compare des différents tracés, c'est qu'on y va, on regarde chacun des critères, mais on le regarde de façon globale, pas de façon individuelle.

1405 Je m'explique, si je regarde, parce que je fais référence à la présentation... ce que monsieur Demers disait tantôt, quand on regarde au niveau qualité de vie, quand on regarde le côté qualité de vie, bien on le regarde pour l'ensemble des gens dans le tronçon et non pas de façon particulière.

1410 C'est important de comprendre cette nuance-là parce que quand on regarde chacun des critères et qu'on le regarde pour soi, on peut arriver avec une conclusion, mais lorsqu'on regarde l'ensemble ou le collectif, la perspective peut être très différente. Donc, c'est important de comprendre cette nuance-là, là, dans nos critères.

1415 **M. LUC BERGERON :**

Puis un cas concret, là, avec 12 000 véhicules par jour, vous habitez là, prenons l'exemple du bruit. Bon, actuellement il y a 12 000 véhicules par jour qui circulent sur la 367, ça génère du bruit, bon. C'est certain qu'au niveau du scénario A, si vous me dites : «Restez dans le tronçon», bien le bruit va rester le même.

1420 Quand on a pris le scénario C, au lieu de circuler 12 000 véhicules par jour devant votre propriété, demain matin il va peut-être en circuler 500.

1425 **M. CLAUDE STEVENS :**

Sur l'ensemble...

**M. LUC BERGERON :**

1430

Donc, on dit en termes de qualité de vie, l'ensemble des citoyens qui habitent sur la 367 vont voir le bruit amélioré de beaucoup, mais c'est certain et là-dessus, je rejoins monsieur Demers...

1435

**M. CLAUDE STEVENS :**

Effectivement.

**M. LUC BERGERON :**

1440

... c'est certain que de façon individuelle, sur le tracé, il y a des gens que ce n'est pas vrai. Il y a des gens pour lesquels le bruit ne va peut-être pas augmenter, mais il ne diminuera pas. Je comprends que pour cette personne-là, le bruit, la qualité de vie pour lui ça n'a pas de signification.

1445

Mais nous, on a regardé puis on sait le chiffre, là, c'est 100 résidences qui vont passer d'un bruit actuellement qui pour certains est épouvantable à pratiquement plus de bruit. Il ne passera plus personne.

1450

On estime que lorsque la route va être réouverte, il va rester à peu près 500 véhicules par jour qui vont circuler sur l'ancienne 367. Ça fait que là, je viens de répondre à une partie de la question de monsieur Demers qui dit : «Vous devriez conserver l'entretien des deux routes.» Bien, la fonction du ministère des Transports c'est d'entretenir les routes de transit.

1455

La 367, lorsque la route 367, la nouvelle, sera ouverte, bien la vieille route 367, elle n'aura plus de fonction de transit, elle va avoir une fonction uniquement de desserte des riverains qui habitent sur cette route-là, ce qui fait en sorte qu'il restera, comme je disais tantôt, à peu près 500 véhicules par jour.

1460

**M. CHARLES DEMERS :**

Mot d'ordre, monsieur Germain, organisez ça pour qu'on ne soit pas en conversation...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1465

C'est ça, je vais inviter, là...

**M. CHARLES DEMERS :**

1470

... parce que là, on parle de continuer la présentation puis là, on est en train de me répondre puis là, je vais répondre puis là, ça ne finira plus. Merci, monsieur Germain.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1475 C'est ça que je voulais faire. Donc, là, si tout le monde est d'accord, on va laisser la présentation se terminer et là, on passera à l'intervention de monsieur Turgeon.

**Mme MARYSE HAMEL :**

1480 Simplement, on est... l'autre acétate, on avait fait le tour, je pense, même si c'était... on avait fait le tour de tous les critères. Maintenant je veux simplement mentionner qu'on a quand même regardé en termes d'impacts, ce qu'il y avait de différence entre les deux tracés. C'est sûr qu'en termes... la question...

1485 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Je comprends, là, mais je pense qu'on peut le voir.

**Mme MARYSE HAMEL :**

1490 Non, bien...

**M. CLAUDE STEVENS :**

1495 C'est difficile à voir.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1500 On a essayé tout à l'heure. C'est parce qu'il n'y a pas de... il n'y a comme pas de moitié avec l'éclairage, c'est pour ça.

**Mme MARYSE HAMEL :**

1505 Il n'y a pas de demi-lumière.

Je voulais simplement... ici, comme c'est noté en moins, ça veut dire que... il y a des acquisitions dans les deux cas, finalement, parce que même quand on... pour le *statu quo* amélioré en refaisant les courbes, on touchait quand même à quatre résidences et puis à un commerce même, à Petit-Capsa. Tandis que pour le contournement C, c'est cinq résidences auxquelles on touche : il y en a trois au croisement de la route, on pourra regarder ça en détail si ça vous intéresse, tout à l'heure, puis il y en a deux en face de l'intersection Grand-Capsa.

1515 Pour le climat sonore, je ne vais pas répéter parce que monsieur Bergeron a mentionné les éléments qui avaient rapport au climat sonore, les différences dans le contournement, il y a beaucoup de personnes qui ont un climat sonore moins... une perturbation sonore moins forte à tolérer.

1520

Pour l'aspect visuel, c'est clair qu'il n'y aurait pas grand différence, là, j'ai marqué un «0» dans le *statu quo* parce que ce serait comme aujourd'hui. Par contre, c'est clair que quand on fait un contournement, il y a des questions d'aspect visuel qui sont négatives, on est bien conscients de faire des impacts de ce type-là en faisant le projet.

1525

Le but du projet c'est nécessairement d'améliorer la sécurité, mais on est conscients que pour ça, il y a des impacts de même que pour le milieu agricole et acéricole. Il y a des superficies agricoles et acéricoles auxquelles on doit toucher, là, pour le projet parce que la façon la meilleure de corriger le tracé se trouve à avoir des impacts et pour le couvert forestier, c'est la même chose. O.K. – Oui ?

1530

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Juste pour les fins de compréhension, là, pouvez-vous nous expliquer les symboles dans les comparaisons des critères, un 0 versus une ligne versus un +?

1535

**Mme MARYSE HAMEL :**

1540

O.K. Le 0, ça veut dire que ça ne changera pas substantiellement avec la situation actuelle ; + ça veut dire que ça s'améliorerait. Ça va? C'est que dans le fond, les critères pour la sécurité routière, on pense que ça ne changerait pas substantiellement si on restait là, mais comme il y a des problèmes de sécurité, alors finalement on ne réglerait pas les problèmes de sécurité ou on ne répondrait pas à nos objectifs. C'est la façon... est-ce que ça va ?

1545

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Pouvez-vous revenir aux critères précédents ?

1550

**Mme MARYSE HAMEL :**

Aux critères précédents, O.K. Ici, c'est sûr que c'est termes d'impact, alors pour les acquisitions et relocalisation, comme c'est de minimiser finalement, c'est négatif pour les deux dans le fond parce qu'à quelque part on fait des impacts.

1555

Pour les autres, bien ça se trouve à ne pas bouger, là, pour le climat sonore et à s'améliorer dans d'autres cas puis à ne pas bouger ou à être négatif pour la variante de contournement. Est-ce que ça va?

1560

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Oui.

**Mme MARYSE HAMEL :**

1565            Simplement dire en conclusion, là, que sur le plan de la sécurité routière, vous êtes à même de constater, là, que le bilan, il y avait des problèmes importants de sécurité avec la route actuelle.

1570            Le *statu quo* amélioré, en corrigeant les intersections, il peut y avoir... on va conserver encore des problèmes de sécurité. Et puis on peut dire que la variante A, tout en nécessitant des investissements et des impacts sur l'environnement importants, ne permettrait pas d'améliorer la sécurité, elle pourrait même la détériorer, là, dans un certain sens en favorisant une correction des courbes minimale puis une augmentation de la vitesse pratiquée.

1575            Vous avez vu qu'avec des courbes prononcées puis des indications de vitesse de limitation, les gens continuaient à circuler vite puis il y a des accidents. Alors, on pense qu'avec la variante A améliorée, ça pourrait être pire.

                Dans ce contexte, le tracé qu'on propose qui a été convenu, là, aussi en collaboration avec les partenaires municipaux et au terme de l'étude d'impact, là, en minimisant les impacts, c'est la variante C.

1580            Par contre, c'est clair que sur le plan environnemental, on sait que le tracé C fait des impacts, mais on a prévu des mesures d'atténuation, là, pour les limiter.

1585            C'était pour l'essentiel le commentaire que j'avais pour la présentation entre la variante A et la variante C. Par contre, je pensais qu'on... s'il y a des... on pourrait présenter le tracé, plus d'explications sur le tracé puis on a aussi, monsieur Bergeron, on a un vidéo, je ne sais pas si c'est le temps de le présenter.

**M. LUC BERGERON :**

1590            Je ne sais pas, à moins que les gens voudraient qu'on reprenne le tracé en détail, moi, je vous proposerais qu'on regarde le vidéo.

**Mme MARYSE HAMEL :**

1595            C'est parce qu'on a un élément de visuel supplémentaire, c'est qu'on vient juste d'être en mesure de faire faire un vidéo en trois dimensions, là, de ce que ça pourrait ressembler, le tracé. Ce n'est pas... c'est vraiment... puis je trouve que ça aide à la compréhension, c'est sûr que ce n'est pas... il y a des choses qui restent à modéliser, mais ça aide à la compréhension. Alors, c'est comme vous voulez, on peut vous entendre sur des questions.

1600            **M. LUC BERGERON :**

                Ça dure une minute.

1605            **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui. Tout à l'heure, madame Hamel, vous avez dit : «Bon, on va discuter plus en détail de la variante A.» Au début de votre intervention, vous avez dit : «On va discuter plus en détail de la variante A...»

1610

**M. CLAUDE STEVENS :**

En termes de comparaison...

1615

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

En termes de comparaison.

**M. CLAUDE STEVENS :**

1620

... des avantages et inconvénients, là.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1625

C'est comme vous voulez, bon, ça dure une ou deux minutes.

**M. CLAUDE STEVENS :**

Oui.

1630

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Bon, est-ce que vous voulez voir la variante C en animation? Oui, monsieur Richard.

1635

**M. PIERRE RICHARD :**

Je n'ai pas d'objection à la voir, à ce qu'on la voie. Cependant j'aimerais simplement avoir une réponse précise à la question que j'ai posée tout à l'heure. Qu'est-ce qui me garantit qu'en roulant sur la route 367, je serai en sécurité parce que tout à l'heure monsieur...

1640

**M. CLAUDE STEVENS :**

Stevens.

1645

**M. PIERRE RICHARD :**

... monsieur Stevens disait qu'on présumait qu'avec le nouveau tracé, on aurait une vitesse à peu près équivalente à 95, 97 km/h.

1650

**M. CLAUDE STEVENS :**

Je disais l'équivalent à ce qu'on mesure actuellement au nord du Grand-Capsa, donc environ 103 km/h.

1655 **M. PIERRE RICHARD :**

103 km/h, c'est des présomptions, vous avez présumé ceci.

1660 **M. CLAUDE STEVENS :**

Avec l'expérience.

**M. PIERRE RICHARD :**

1665 Mais qu'est-ce qui va... avec l'expérience, on présume que la vitesse serait de 103 km/h sur le nouveau tracé. Mais qu'est-ce qui me garantit, moi, quand je vois des choses comme on voit actuellement sur l'ancien tracé... le tracé actuel plutôt, qu'est-ce qui me garantit que lorsque les gens dont la route passera dans la cour arrière, se font enlever la moitié de leur terrain, vont aller faire un détour pour aller prendre la nouvelle route et qu'ils seront toujours en sécurité puis  
1670 qu'on ne verra pas des aberrations comme on voit présentement? J'aimerais avoir une réponse précise.

**M. CLAUDE STEVENS :**

1675 Laissez-nous aller avec le vidéo, ça va répondre à beaucoup de vos questions.

**M. LUC BERGERON :**

Oui.

1680

**M. PIERRE RICHARD :**

D'accord.

1685 **M. LUC BERGERON :**

Ça fait que, passons le vidéo, là.

**M. CLAUDE STEVENS :**

1690

Alors, ici on part de la limite sud, si vous voulez, là, de la voie ferrée et là – je vais le reculer, je m'excuse, on est partis trop vite – ça ici, là, c'est vraiment le début du projet. Alors, ce qu'on voit ici, là, l'axe de l'ancienne route, de façon à éviter ce que les gens soient portés à continuer tout droit, on aménage une butte pour faire la coupure visuelle. Alors ici, c'est là qu'on  
1695 bifurque un peu vers l'ouest.



Voyez-vous ça ici, c'est la butte que je vous disais tantôt. Alors ici, on bifurque. Ça ici, c'est une butte antibruit qu'on...

1700 **M. LUC BERGERON :**

Arrête-le donc, là. Bon, tantôt on parlait que... on dit, la vitesse est fonction du champ visuel et de l'environnement. Regardez c'est quoi l'environnement qu'on a là. On aura à l'entrée du projet un mur ou une butte, là, on a des arbres de l'autre côté.

1705

Si on continue, là – continue, montre-le, là – vous allez voir, le champ visuel, là, ce n'est pas le vaste monde, là, c'est encadré entre une forêt ici puis un mur. Donc, instinctivement les gens vont réduire leur vitesse parce que dès que ça resserre, les gens... puis on a une intersection. Puis on va continuer, là...

1710

**M. GÉRARD RICHARD :**

Je m'excuse juste une minute, monsieur, le fameux mur qu'on voit, là, c'est à 10 pieds de ma piscine, ça.

1715

**M. LUC BERGERON :**

Oui, je ne le nie pas.

1720 **M. GÉRARD RICHARD :**

Puis moi, je vais être prisonnier de l'autre bord de ce mur-là.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1725

Ça, on pourra revenir tout à l'heure. On va regarder le vidéo.

**M. GÉRARD RICHARD :**

1730

C'est plus fort que moi, en le voyant, ça fait des...

**Mme MARYSE HAMEL :**

Il faut dire aussi, c'est clair que la vitesse, les gens...

1735

**M. LUC BERGERON :**

Bon regardez, on arrive à l'intersection, ce n'est pas une place pour augmenter la vitesse, là, c'est resserré, il y a des... c'est les voies de circulation, là on commence la voie lente, parce qu'on a deux voies, là, on arrive à l'intersection.

1740

**M. PIERRE RICHARD :**

C'est quand même plus invitant à la vitesse que les courbes qu'on voyait, là.

1745

**Mme MARYSE HAMEL :**

Bien, les gens vont... la vitesse ne va pas nécessairement diminuer, mais vous n'aurez pas d'accès, vous n'aurez pas de courbes aussi prononcées, c'est tous les autres facteurs qui s'ajoutent qui font en sorte que malgré que la vitesse restera rapide, il y a beaucoup moins de facteurs qui ont rapport avec des conflits avec la vitesse qui feront en sorte de faire des accidents.

1750

On est préoccupés par la vitesse puis on a demandé des analyses à la Direction de la sécurité chez nous puis ils ont vraiment regardé que les études qui sont réalisées, ça indique qu'en changeant simplement les panneaux de vitesse affichée, c'est vraiment inefficace pour réduire les vitesses pratiquées.

1755

**M. PIERRE RICHARD :**

Mais alors qu'est-ce qui serait efficace...

1760

**Mme MARYSE HAMEL :**

C'est ça, c'est qu'il faut qu'il y ait une cohérence entre...

1765

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

J'aimerais ça éviter les échanges directs.

1770

**Mme MARYSE HAMEL :**

Est-ce que je peux continuer?

1775

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui, continuez.

**Mme MARYSE HAMEL :**

Il faut qu'il y ait une cohérence entre les caractéristiques géométriques de la route et le développement des abords puis les usages de la route puis les panneaux de vitesse. Si je veux essayer d'expliquer ça un peu pour 367, c'est que finalement, vous voyez il y a des courbes, ça devrait faire en sorte de limiter la vitesse, mais on a toutes les caractéristiques...

1785

**M. PIERRE RICHARD :**

Bien, d'après ce qu'on dit depuis tout à l'heure, oui.

1790 **Mme MARYSE HAMEL :**

Oui, par contre, c'est une route de transit, il passe beaucoup de monde puis les gens sont pressés d'arriver, de prendre l'autoroute. Alors, à ce moment-là, ça ne répond pas à la... ce n'est pas crédible.

1795

Dans le fond, les limites de vitesse il faut que ça apparaisse raisonnable puis crédible aux yeux des usagers, sans ça, ça peut causer plus de tort que de bien que de mettre un panneau bas. C'est que finalement, si vous mettez un panneau bas puis que ce n'est pas crédible avec la route puis ce n'est pas crédible avec les conditions, c'est qu'il va peut-être y en avoir un certain nombre qui respecterait, mais la majorité qui ne respecte pas.

1800

Et puis question de sécurité, les différences entre les vitesses, c'est quelque chose de vraiment... c'est quelque chose qui a un impact important sur la sécurité. Tu sais, s'il y en a un qui pousse l'autre pour aller plus vite.

1805

Si je peux peut-être ajouter, c'est ça, c'est que si le panneau ne représente pas ce qui devrait être, bien ça va vraiment avoir un incitatif faible, ça peut donner aux gens, même aux riverains, un faux sentiment de sécurité. C'est pour ça... puis ensuite ça augmente, comme je vous disais, le nombre de conducteurs illégaux. Vous savez que malgré qu'on voudrait que ce soit surveillé par la police plus souvent, on ne peut pas avoir des policiers, tu sais, partout en même temps. Ça fait que ça fait en sorte que malheureusement les panneaux sont souvent pas respectés.

1810

On peut dire aussi que si on met des vitesses qui ne sont pas crédibles, bien ça nuit à la crédibilité, là, des limites de vitesse ailleurs puis on finit par... c'est vraiment une route régionale de transit où est-ce qu'une vitesse doit être quand même respectée, là, pour faire en sorte de répondre à ce critère-là. Ça fait que finalement, l'équilibre entre les vitesses affichées devrait être favorisé le long d'un itinéraire, là, pour ne pas surprendre les usagers.

1815

Je ne sais pas si ça peut apporter un certain éclairage, là, sur la question de la vitesse versus la géométrie puis le bilan de sécurité, mais ce n'est vraiment pas simple aussi à expliquer puis ce n'est vraiment pas évident, mais quand on demande... c'est vraiment ces éléments-là que je peux ajouter, là, peut-être dans la... pour répondre à votre question.

1820

1825 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

S'il vous plaît, si vous me permettez aussi, je pense que c'est un débat fondamental, je ne crois pas qu'on puisse régler ce débat ce soir sur la question, là, de la vitesse et la route ou les usagers qui... de mon expérience personnelle, ce que je peux constater, notamment quand les gens sont des usagers habituels, en tout cas les routes que j'emprunte, surtout quand on est

1830

habitués de prendre cette route-là, on s'adapte en fonction de ce que la route nous dit, hein, la qualité de la chaussée.

1835 Alors, les gens habitués, j'aurais l'impression que même si on mettait une pancarte de 70 km/h, les gens qui circulent quotidiennement, je suis convaincu qu'ils conserveraient une vitesse... la même vitesse qu'ils ont toujours utilisée sur cette route-là. En tout cas, c'est mon impression, là, comme conducteur... les gens, surtout dans le cas des usagers, là, habituels. Les gens qui viennent là pour la première fois, oui, ils vont sûrement être beaucoup plus attentifs aux panneaux, mais ce n'est pas mon impression pour ce qui est des usagers habituels.

1840

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

J'aimerais que vous regardiez en tant que résident au lieu de conducteur.

1845

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

C'est ça. Maintenant, on va se concentrer sur le tracé, le vidéo, s'il vous plaît.

**M. CLAUDE STEVENS :**

1850

Ici justement, là, on voit... ici, on arrive à la première intersection qui est la première entrée parce qu'il n'y a pas eu d'entrée à date. Donc, ici c'est la façon pour aller vers la rue Notre-Dame. Les gens qui arrivent de l'autre... de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, qui veulent virer à gauche ont une voie de virage à gauche, mais ceux qui arrivent de Notre-Dame ne peuvent pas virer à gauche ici, ils ne peuvent qu'aller vers le nord.

1855

Donc ici, on sépare vraiment les mouvements de façon à ce qu'il n'y ait pas de mise en danger, si vous voulez, là, des gens qui se croisent. Ça ici, c'est le nouveau viaduc qui... l'ancienne route 367 passe en haut et ici, on monte la côte et là, on arrive dans la partie boisée. On n'en a pas fait long là-dessus, là, au niveau du vidéo.

1860

Il y a un vidéo ici aussi que je voudrais vous présenter, c'est celui-là ici qui présente une auto qui arrive de la rue Notre-Dame, qui circule sur la route 367, on le voit passer... – c'est ici, monsieur Demers?

1865

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Bien oui, c'est chez nous ça.

1870

**M. CLAUDE STEVENS :**

Alors ici, la petite auto va traverser ici la nouvelle ici... ici, la nouvelle route 367 et ça, c'est le mouvement obligatoire pour aller vers Québec. Donc ici, va tourner dans la bretelle, va prendre de la vitesse pour être capable de s'insérer plus... de façon plus sécuritaire dans la circulation qui va vers Québec.

1875

Alors, ici on voit la voie de virage à gauche que je vous expliquais, ceux qui arrivent de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et ils ne peuvent... ils vont rentrer, voyez-vous ici, là, lorsqu'ils s'insèrent dans la circulation vers Québec, c'est après l'intersection.

1880

Ici, on voit bien la bretelle que je vous disais tantôt, ceux qui arrivent de Notre-Dame pour aller vers Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, c'est le chemin, mais ils ne peuvent pas passer ici, le chemin... la bande les empêche. Alors, c'est un aménagement qui ne peut... il n'y a pas d'autre aménagement qui peut être fait, là, pour être plus sécuritaire que ça, compte tenu des volumes de circulation et du nombre de virages à gauche qu'on a à cet endroit-là.

1885

Alors, l'auto s'en va vers... en direction de Québec. Alors, ici on voit la butte antibruit et également le mur antibruit. Ça ici, on doit dire qu'au niveau de cet aménagement-là, pour l'instant on prévoit une butte, un mur antibruit, c'est des choses qui peuvent être quand même analysées, mais chose sûre, au niveau sonore, il faut mettre un obstacle ici parce que selon notre politique de bruit routier, le Ministère a à cœur à ne pas détruire le climat sonore des résidents. Donc, lorsqu'on met un équipement comme ça, c'est vraiment pour améliorer ou enfin ne pas détériorer le niveau qualité de vie au niveau sonore des propriétaires du secteur.

1890

1895

**M. PIERRE RICHARD :**

Au niveau visuel?

1900

**M. CLAUDE STEVENS :**

Au niveau visuel, bien le mur, il y a des façons quand même de rendre un mur esthétique. Il y a aussi une butte qui est possible.

1905

**M. LUC BERGERON :**

Il y a un vidéo qui nous montre le terrain, là, on peut le montrer.

1910

**Mme MARYSE HAMEL :**

Il y a vraiment... le mur, comme ça, là, vous avez raison, il y a vraiment... pour son minimum, il y a moyen de trouver une intégration meilleure du mur, certainement.

1915

**M. CLAUDE STEVENS :**

Mais c'est sûr, comme je disais tantôt, c'est qu'en termes de conséquence d'un projet, il y a effectivement des propriétaires qui sont touchés de façon...

1920

**M. GÉRARD RICHARD :**

Dramatique.

**M. CLAUDE STEVENS :**

1925 ... importante, je ne peux pas minimiser le fait. Sauf qu'on se doit de le regarder d'une façon globale au niveau des biens communs.

**M. PIERRE RICHARD :**

1930 Est-ce que vous me permettez de prendre la parole une dernière fois?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui.

1935 **M. PIERRE RICHARD :**

1940 Quand on voit ceci et que, bon, on a vu le résultat de l'impact pour ces gens-là, en arrière de leur cour et tout ça, et qu'on se fait dire... qu'on me garantit que la sécurité va être améliorée, qu'on ne doit se baser que sur des présomptions, je trouve qu'on présume que ça va être plus sécuritaire, ce n'est pas tellement plaisant, c'est tout ce que je voulais dire. Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

1945 Très bien. Pour la présentation, je vous remercie. Monsieur Turgeon, vous aviez... je vous laisse la parole.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

1950 Madame Fiset tantôt elle vous a... je suis content que vous ayez parlé de paradigme, monsieur Bergeron, parce que ce à quoi madame Fiset vous a invités tout à l'heure, c'est à changer de paradigme.

1955 C'est clair, ça transcende, l'objectif principal semble être guidé par... vous dites aussi que l'analyse et le choix des tracés ont été guidés par la composition d'un comité, comité qui était composé de représentants des municipalités. C'est quoi qui dirige, comme intérêt, ces gens-là? L'obsession de la fluidité, l'obsession de pouvoir accéder facilement à des territoires.

1960 Les gens qui ont choisi d'aller s'établir là, là, puis qui veulent aller travailler à Québec, ils l'ont fait le choix conscient d'aller s'installer dans ces milieux-là en fonction des infrastructures qui sont là. On ne leur doit rien, on n'a pas à leur faire une quasi-autoroute pour améliorer leur fluidité.

1965 Puis par ailleurs, les statistiques que vous nous montrez au niveau de la vitesse nous montrent clairement qu'il n'y en a pas de problème de fluidité.

Malgré deux courbes extrêmement importantes, il y a un endroit où est à 89.8, c'est-à-dire à 0.2 kilomètre en deçà de la vitesse maximale autorisée. Partout ailleurs, toutes des vitesses moyennes observées par 85 % des usagers, c'est au-dessus de la vitesse autorisée.

1970 Il n'y en a pas de problème de fluidité sur ce tronçon-là et ce n'est pas parce qu'on ferait une intervention comme on le fait quand on est une route nationale ou une route régionale entre dans un village et l'implantation sur quelques kilomètres dans ce secteur-là, il y a une densité d'implantation qu'on retrouve, et même davantage, qu'on retrouve dans un paquet de villages à travers le Québec.

1975 Et qu'est-ce qu'on fait dans une route nationale puis une route régionale quand on rentre dans un village? La vitesse, elle baisse à 50. Puis qu'est-ce qui arrive aux États-Unis quand on rentre dans un village? La vitesse aussi elle baisse puis la vitesse est observée. Pourquoi? Parce que les gens, ils savent qu'une fois sur... une journée sur 15, à un moment donné, ils vont se faire pincer par la police puis la facture va être drôlement salée. Puis quand ils se font pincer... quand ils se sont fait pincer une fois puis deux fois, là, la fois d'après, là, ils la respectent puis ils *dropent* à 50 la vitesse quand ils rentrent dans le village.

**Mme MARYSE HAMEL :**

1985 Pardon, je ne sais pas...

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

1990 Ça se fait des aménagements, là, quand on rentre...

**Mme MARYSE HAMEL :**

1995 Je ne sais pas si je pourrais... si je peux répondre, là, parce que je voulais simplement...

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Bien, je n'ai pas fini.

2000 **M. CLAUDE STEVENS :**

Je ne sais pas si ça doit être une discussion ou vous pourrez répondre...

**Mme MARYSE HAMEL :**

2005 Est-ce que je dois répondre?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2010 Oui, c'est ça.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Donc...

2015

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Mais vous comprenez, l'idée ce soir c'est qu'on fasse le tour de la question, qu'on essaie de vider cette situation-là et de conclure, à la fin de la soirée, quelle suite on donne à l'exercice. J'écoute tout le monde parler, pour être honnête, de mon point de vue personnel, je commence de plus en plus à pencher en disant : bon, il pourra peut-être y avoir des éléments de discussion pour une médiation, mais d'ordre général, il reste qu'il y a beaucoup de préoccupations macro qui débordent le cadre de la médiation.

2020

À date, c'est mon analyse, là, que j'en viens, jusqu'à maintenant. Comme je vous dis, on peut se donner, suite à la rencontre de ce soir quelques... une couple de jours de réflexion, mais lundi, il faudrait prendre une décision finale, mais en sachant, à ce moment-là, que si on poursuit le discours que nous avons ce soir, il n'y en aura plus. Ça va discuter sur des aspects terre à terre du projet, qui sont dans le domaine de la portée d'une médiation.

2025

2030

Mais si les gens ne s'entendent pas, tant qu'à moi, je comprends les gens, je comprends tout le monde, mais du côté de la médiation bien, ce n'est pas le véhicule simplement, qu'on est obligés d'arriver à cette conclusion-là, sinon.

2035

Donc, monsieur Turgeon, je vais vous laisser terminer.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Donc moi, ce que je dis, c'est le problème de fluidité, il n'y en a pas ; puis si on veut régler le problème de sécurité, il y a des moyens qui peuvent être pris pour la réduire la sécurité... la vitesse et régler les problèmes de sécurité, non pas à 70, mais à 50.

2040

Et moi, je le demande, parce que j'ai peu confiance que la médiation va réussir, là, mais je vais demander la composition du comité avec les noms des personnes qui représentaient les différentes municipalités sur ce comité-là. Puis je vais demander que ce soit déposé à la commission.

2045

Pour ce qui est de la suite de la médiation, bien... de la médiation, monsieur Germain, vous savez que moi je suis absent pendant la prochaine semaine. Je n'ai absolument aucune objection à ce qu'il y ait une rencontre la semaine prochaine.

2050

Si le ministère des Transports arrive à s'entendre avec les trois autres requérants, nous, on va retirer notre demande d'audience, on n'a aucun problème avec ça. Donc, la rencontre pourra se poursuivre la semaine prochaine sans nous.

2055



**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2060 C'est ça. C'est ce que j'avais perçu d'ailleurs, monsieur Turgeon, des discussions que nous avons eues la semaine passée. Mais vous comprenez, je crois, que s'il y a moyen de faire la médiation, il y a peut-être un abcès à crever, mais est-ce qu'il est crevable ou pas ? C'est ça qu'on veut essayer de déterminer ce soir, vous comprenez.

Alors, si on est capable de répondre le plus possible, là, ça va être...

2065 **M. LUC BERGERON :**

Pour nous, il est clair, puis c'est l'étude d'impact qui a été faite comme ça, là, l'étude d'impact a choisi le tracé C comme notre scénario le moins impactant et celui qui répondait le mieux à nos objectifs de sécurité, fonctionnalité, qualité de vie. Bon, ça c'est clair pour nous, ça c'est le scénario C qui est le scénario de référence.

2070 Le scénario A, on vous a montré, là, que pour nous, le scénario A était un scénario qui aurait pu être viable, mais qui ne répondait pas à nos objectifs de sécurité et cetera.

2075 Bon, je reconnais la problématique soutenue par monsieur Turgeon, ça peut être... je veux dire, la justification, nous, on l'a faite versus ce qu'on vous a dit tout à l'heure. On pense que la vitesse ce n'est pas en installant 50 km/h à l'entrée, 50 km/h à la sortie, qu'on va régler le problème de sécurité routière en tant que tel. On peut en débattre.

2080 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Ça va ? Oui ?

**M. LUC BERGERON :**

2085 Pour ce qui est de la limite de vitesse, la seule chose que je peux vous dire, je m'étais engagé à répondre, c'est de dire ce qui est garanti... ce qui garantit le futur c'est le présent, c'est qu'actuellement, les véhicules ils circulent à 92, 95, 97, mais dans le projet futur, il n'y a plus aucun accès, donc il n'y a aucun conflit avec les gens qui veulent sortir.

2090 Puis vous avez vu, c'est pour ça que je tenais à vous le montrer, c'est que dans le projet, au niveau de l'intersection, au niveau du mur, au niveau de l'entrée quand on s'en vient de Québec vers Saint-Augustin, tout milite en faveur d'avoir une chaussée qui est étroite, une intersection, un mur à droite.

2095 Donc, les gens n'auront pas tendance à vouloir augmenter leur vitesse. Ils peuvent l'augmenter lorsqu'ils vont monter dans la côte, c'est pour ça qu'on a mis une voie lente, donc les gens ne seront pas interrompus par un véhicule lourd, un véhicule lent, donc on va leur permettre de le dépasser.

2100

En haut de la côte jusqu'à l'intersection suivante, il n'y aura pas d'accès, aucun accès, sauf les accès forestiers ou agricoles puis ça va être un véhicule de temps en temps. Donc, on pense que c'est ça qui va faire en sorte que la sécurité va être améliorée. Maintenant, vous pouvez être sceptiques.

2105

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Juste pour terminer, là.

2110

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui, allez-y.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

2115

Des analyses multicritère comme ça faites par le ministère des Transports, on en voit souvent puis on voit facilement à la lecture des différents critères et des scénarios comparés qu'il y a énormément de suggestivité dans ces critères-là et que nous tous autour de la table, là, requérants, on aurait fait l'analyse des critères en fonction des différentes options qui étaient sur la table et on serait arrivés probablement à des résultats extrêmement différents.

2120

Donc, qu'on me dise que les choix de tracés sont faits avec des critères... avec des choix multicritère, ça ne m'impressionne pas du tout, c'est extrêmement suggestif, on met un +, on met un moins (-) et on dit dans le scénario A, ça n'améliore pas la situation, ça ne change rien. Il y en a quelques-uns que juste en les regardant, c'était choquant presque de voir les résultats qui étaient mis là par le ministère des Transports.

2125

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui, je conviens avec vous, monsieur Turgeon, les analyses multicritère, parce que je pense qu'il faut le voir comme un mécanisme pour nous aider, mais je ne pense pas effectivement que... en tout cas, avec toutes les expériences que j'ai vues...

2130

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

2135

Ce n'est pas scientifique.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

... ça ne nous permet pas... ça ne peut pas décider à notre place, c'est certain, il y a toujours des imperfections à l'exercice.

2140

**M. LUC BERGERON :**

2145 Non, mais je voudrais... je voudrais au moins souligner, ce n'est pas l'analyse multicritère du ministère des Transports.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

2150 Non, mais vous l'avez dit, c'est...

**M. LUC BERGERON :**

C'est l'analyse multicritère du comité directeur...

2155

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Exactement.

2160 **M. LUC BERGERON :**

... je n'ai aucun problème à vous donner les noms du maire de Saint-Augustin, du maire de Sainte-Catherine, du préfet de la MRC, du représentant de la Ville de Québec, de l'aménagiste de la MRC, je n'ai aucun problème avec ça, moi. On convient que c'est vrai que ça peut être suggestif, mais c'est l'analyse multicritère d'un comité.

2165

**Mme MARYSE HAMEL :**

2170 Si je peux quand même ajouter quelque chose, parce que je comprends, au comité directeur, il y a une décision qui avait été prise, mais sur le plan technique, on a travaillé avec des gens, sur le plan technique, de la municipalité et de la MRC. Et puis on s'est assis en identifiant ensemble des... en fonction des objectifs qu'on avait, c'est-à-dire de la sécurité, la circulation, les objectifs qu'on vous a mentionnés là et puis on a donné un poids.

2175

C'est sûr qu'une analyse multicritère, c'est pour aider à la décision, mais on a donné un poids aux critères, en fonction des objectifs puis on a vraiment fait le travail de façon professionnelle et, je veux dire, chacun a fait son travail d'analyse. On est revenus ensemble en discussions, on a parlé de points d'informations qui concernaient la sécurité, chacun des éléments et puis on en est venus vraiment à choisir deux tracés de contournement.

2180

Alors, je sais que les analyses multicritère ça ne fait peut-être pas foi de tout, mais ça aide vraiment à prendre des décisions.

2185 Et puis ensuite, c'est clair que c'est en fonction des connaissances techniques qu'on a sur le plan de la sécurité au ministère des Transports qui ne sont pas non plus à dénigrer, là, qu'on peut faire en sorte de trouver une solution sur le plan de la géométrie qui réussisse à répondre... à améliorer les conditions, là, en termes de sécurité puis en termes de fonctionnalité pour ce type de route là. Alors, je voulais ajouter cet élément-là à la discussion.

2190 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Mais avec la composition du comité, vous êtes conscients que c'est comme de confier à une meute de loups le soin d'analyser les critères de sécurité d'un poulailler, là.

2195 **Mme MARYSE HAMEL :**

Pardon, je considère que les ingénieurs en circulation et sécurité au Ministère, le directeur des Travaux publics, dans ce temps-là, de Saint-Augustin, le personnel en transport de la Ville de Québec sont des personnes qui ont les qualités requises pour travailler ensemble à l'analyse de tracés en fonction de leurs connaissances, en fonction de ce qu'ils ont.

Il faut dire aussi qu'au ministère des Transports, on a la chance d'avoir des spécialistes dans toutes sortes de domaines, on a des gens qui ont travaillé qui sont en architecture du paysage. Moi, j'ai étudié en aménagement du territoire. Il y avait aussi des personnes en biologie. Alors, à ce moment-là, je pense que... aussi à la Ville de Québec, il y avait monsieur Pierre Boulanger, son nom... j'ai le nom de toute la liste, là, des personnes si vous êtes intéressé.

Alors, à ce moment-là, je pense que des analyses multicritère faites par des professionnels, en sachant nécessairement, comme vous le dites, leurs limites, c'est vraiment une grande aide à la décision. Pour y avoir travaillé quand même, à ce projet-là, pendant... je pense qu'on peut avoir confiance avec ses limites à cette méthode-là.

Il faut dire aussi que l'analyse qu'on a fait faire à l'étude d'impact de Genivar, c'est une analyse aussi qui est avec des critères reconnus, qui nous permet d'identifier les éléments d'impacts et puis les mesures d'atténuation. C'est clair qu'il y a sûrement moyen de trouver d'autres améliorations pour le projet, mais il reste quand même que je voulais ajouter cette chose-là.

2220 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

O.K. Très bien. En passant, bon, madame Hamel, tout à l'heure, m'a informé, dans l'étude d'impact, à l'annexe 1, nous avons la liste du comité directeur ainsi que les membres du comité technique. Donc, on aurait l'ensemble des gens qui ont participé. Là, je l'ai détachée, là, je vais vous le donner.

2225

**Mme MARYSE HAMEL :**

Puis dans l'étude, c'est quand même résumé, il y a quand même des indications, en annexe, je ne me souviens pas du numéro, sur les critères, leur poids et puis les résultats. C'est clair que ce n'est pas si facile...

2230

**M. LUC BERGERON :**

Là, on a traduit ça en zéro puis en plus, mais dans l'étude d'impact, ce sont des...

2235

**Mme MARYSE HAMEL :**

C'est ça, oui, c'était beaucoup plus détaillé, c'est ça.

2240

**M. LUC BERGERON :**

... c'est un pointage, là.

2245

**Mme MARYSE HAMEL :**

Puis ça ne s'est pas fait... ça ne s'est pas fait en une journée rapidement, c'est clair que moi, pour faire la présentation, là, j'ai essayé de trouver une manière imagée de vous présenter ça, mais le travail s'est fait sur plusieurs mois, même plusieurs années à l'étude d'opportunité, ça fait longtemps qu'on y travaille puis de façon sérieuse à ce projet-là.

2250

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Très bien, monsieur Demers.

2255

**M. CHARLES DEMERS :**

J'ai l'assurance que notre demande n'est pas frivole. J'aimerais entendre le ministère des Transports face aux demandes des trois requérants ou des préoccupations des trois requérants et des trois niveaux de préoccupations que j'ai nommés tout à l'heure et je les recite.

2260

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Si vous me permettez...

2265

**M. CHARLES DEMERS :**

Oui.

2270

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

... c'est parce que pendant que vous parliez tous, j'ai essayé de faire une petite synthèse et peut-être je pourrais la faire, si je dis des choses incorrectes, bon, vous repreciserez. Effectivement, là, monsieur Demers, de votre côté, bien j'ai retenu trois grands points, en tout cas, dans vos préoccupations.

2275

Bon, ce qui est commun à tout le monde, c'est la question de la vitesse excessive, là, qui ressort comme facteur, là, sur la route actuelle, donc qui est défavorable. Et vous avez invoqué à ce moment-là, la question de la qualité de vie, en termes, là, de... aussi de la route actuelle,

2280 mais en termes du laps de temps qui pourrait s'écouler entre une décision sur le projet et la situation actuelle de la route.

2285 Vous avez aussi insisté sur des impacts plus particuliers, dans votre cas, qui étaient l'impact visuel, bien entendu, mais aussi surtout les questions de transport scolaire, de la durée des travaux et la sécurité du chantier. Donc, vous avez des jeunes enfants.

2290 Le gros point aussi que j'ai retenu en rapport avec ça, c'est que vous dites : bon, étant donné que la rue Notre-Dame il y aurait une question, beaucoup de personnes demeurent le long de cet axe-là, beaucoup de gens seraient contraints de passer devant chez vous pour prendre la fameuse bretelle en direction de Québec.

2295 C'était une préoccupation majeure, à savoir est-ce que les problèmes de visibilité qui sont existants près de chez vous seraient, par exemple, maintenus avec le projet? C'est ces paramètres-là que j'ai retenus.

2300 Donc, pour vous, est-ce que le projet constitue une amélioration de la visibilité pour l'ancien tronçon, la 367 devant chez vous, même si elle devenait une route locale, si on parle de plusieurs centaines de véhicules qui viennent de la rue Notre-Dame, donc on parle quand même d'un trafic assez important? Ce que je retiens comme point.

2305 Par après, il y a aussi, bon, le fait qu'il y aurait une route visible de votre arrière-cour, donc jusqu'à quel point l'impact visuel existe, pour vous? C'est ce que j'ai retenu également, le fait que vous seriez dans le fameux triangle, là, qu'on voit sur la carte.

2310 Également, le dernier point et ça, vous pourriez valider, parce que vous, ce que je vois, c'est qu'il y avait trois préoccupations qui peuvent être des solutions, mais j'ai cru comprendre aussi à la fin, il y avait une quatrième solution.

2315 Les trois solutions, c'est : est-ce qu'on peut améliorer, en tout cas, le point de vue visuel de votre propriété? Est-ce qu'on peut améliorer la sécurité locale sur la 367? Et ensuite de ça, est-ce qu'il y a des solutions envisageables, est-ce que c'est possible d'avoir des solutions intermédiaires en attendant que le projet se fasse, disons, en fonction de la problématique actuelle de sécurité qui est très à court terme?

2320 Je ne sais pas si à la fin vous avez invoqué : «Si ces solutions-là ne sont pas efficaces, est-ce qu'on est prêts à m'exproprier?» Est-ce que c'est ça que j'ai compris?

**M. CHARLES DEMERS :**

2325 Ça demande réflexion, mais je crois que ça pourrait aller jusque là. Et ce qui manque au résumé que vous venez de faire, monsieur Germain, c'est la partie au niveau de la phase de construction parce qu'il y a deux ans d'enfer qui s'en viennent.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2325 C'est ça, je faisais allusion, tout à l'heure, à la durée de la construction, oui, O.K.

**M. CHARLES DEMERS :**

2330 O.K. Je n'avais pas saisi.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2335 Donc, les impacts du chantier en période de construction, dont la sécurité, donc l'accès au chantier parce qu'on voit que près de chez vous, effectivement, il y aurait le viaduc. Et beaucoup de chaussées qui seraient construites, donc on peut facilement déduire que le contracteur pourrait être effectivement tenté de s'installer, à cause du centre de gravité de cette partie de travaux là, pourrait être tenté de s'installer près de chez vous, effectivement, compte tenu du pont.

2340 Alors, du côté de madame Richard, ce que je retiens avant tout, le fait que la route va couper l'arrière de votre propriété de façon importante. L'impact est aggravé par la présence, bien entendu, compte tenu de l'impact sonore, d'un mur antibruit qui rapproche énormément la partie de la cour arrière, c'est-à-dire jusque près de votre piscine, comme vous avez mentionné. Je sais que vous aviez des photos à cet effet-là.

2345 Bon, dans votre cas, ce que je retiens, c'est vous avez aménagé un terrain qui a une bonne profondeur de cour arrière et ceci serait sérieusement amputé par la route, non seulement l'emprise de la route, mais également le mur antibruit. Donc ça, c'est ce que je retiens de votre intervention, le gros point.

2350 Autrement dit, ce que je comprends, est-ce qu'on peut améliorer cette situation-là oui ou non? Hein, c'est ça votre préoccupation, dans le cadre du projet. Ça va, madame Richard?

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2355 Amélioration et ça pourrait peut-être aller aussi jusqu'à l'expropriation.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2360 Alors, si l'impact reste majeur, demeure majeur, êtes-vous... autrement dit, peut-on considérer l'expropriation? C'est ce que je retiens aussi.

2365 Madame Fiset, ce que j'ai retenu, vous, effectivement, bon, vous avez la propriété agricole qui est la plus découpée par le projet. Ce que je retiens, quand on regarde la carte, il y a des petites pointes de tarte, j'en vois une, deux. Je vois aussi, si je ne me trompe pas, dans la propriété, bon, il y a des éléments aussi de votre propriété qui se retrouvent dans le fameux triangle. Il y a la moitié de votre terre à bois qui serait segmentée par le projet routier. Il reste une petite portion de terre à bois, même on voit que techniquement, il demeurerait une bande de

2370 quelques mètres de large à l'arrière des propriétés qui seraient du 1323 jusqu'au 1301. Donc, votre terre à bois est sérieusement amputée.

2375 En plus, ce que je retiens, bien votre terre agricole se retrouverait découpée en quatre, cinq morceaux. Dans ce cas-ci, vous, je retiens surtout c'est les impacts que vous avez sur la pérennité de votre exploitation agricole. Je ne sais pas qu'est-ce que ça représente de façon détaillée comme impact, là. On voit qu'il y a un impact manifeste. Qu'est-ce qu'il représente ultimement? Je ne suis pas en mesure de le voir, de le saisir, mais je vois qu'il y a un impact majeur.

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

2380

Oui, surtout avec les lois... l'articles 35 et 49, là, du Règlement des exploitations, nous autres, notre avenir est sérieusement menacé.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2385

O.K. Alors, dans l'hypothèse où, à ce moment-là, est-ce que le Ministère est capable de trouver des solutions, ce que je comprends de votre intervention, le Ministère peut-il vous trouver des solutions acceptables pour assurer la pérennité de l'exploitation agricole? Ce serait ça votre champ de préoccupation dans le contexte où le projet se fait.

2390

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

S'il veut, oui.

2395

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

C'est ça votre préoccupation que je retiens. Et...

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2400

Monsieur Germain...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2405

Oui?

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2410

... excusez, il y a aussi j'avais mentionné, lors des travaux aussi, les inconvénients et les impacts lors des travaux, la durée.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**



2415 Oui. Je pense que ça ressort lorsqu'on voit les travaux peuvent être d'une assez bonne  
ampleur compte tenu de la construction du viaduc, il y a beaucoup de remblais, déblais  
effectivement. On va retenir la question des inconvénients pendant les travaux.

2420 Et enfin, monsieur Turgeon, ce que je retiens, bien entendu, de votre intervention,  
nonobstant le fait que vous avez dit, bon, si les trois autres requérants ont des solutions  
satisfaisantes qui leur sont offertes, vous êtes prêt à retirer votre demande d'audience, mais  
seulement si les requérants sont satisfaits.

2425 Et vous maintenez, à ce moment-là, sur le fond, vos objections sur la justification  
fondamentale du projet, mais vous êtes ouvert en fonction des résultats qui seraient atteints, si  
résultats il y a pour les trois autres requérants. Donc, c'est ce que je retiens de votre  
intervention.

2430 Alors, ça fait un peu le tour. Est-ce que... maintenant, la grande question, est-ce que  
nous sommes capables, à partir de cette problématique-là, et de la volonté du Ministère, hein,  
parce qu'aussi en corollaire, ce que je retiens, c'est que le Ministère tient à son option, c'est-à-  
dire, la variante C. Hein, je vous interprète correctement, monsieur?

**M. LUC BERGERON :**

2435 Nous, on est ouverts à la médiation, mais il y a des conditions pour lesquelles on ne  
pourra pas négocier. Nous, c'est clair que l'étude d'impact, elle a été réalisée sur le tracé C, ça,  
ce n'est pas négociable. Je ne peux pas négocier les dossiers d'expropriation. Pourquoi? Parce  
que je ne suis pas autorisé. Pourquoi je ne suis pas autorisé? Parce que la Loi a prévu que je  
dois aller... je dois recevoir un CAR avant de... donc, un certificat d'autorisation de réaliser un  
2440 travail, avant d'envisager quelque expropriation que ce soit.

2445 Et quand je vais envisager ça, je vais être obligé d'aller au Conseil des ministres pour  
aller chercher une autorisation d'expropriation. Donc, je ne peux pas négocier des dossiers  
d'expropriation en médiation, ça m'est impossible. Bien sûr, je peux trouver, on peut négocier  
des arrangements, des solutions de mitigation, mais je ne peux pas négocier de dossier  
d'expropriation.

2450 Donc, je ne pourrais pas dire à monsieur Demers : «Si on ne s'entend pas, je vais vous  
exproprier.» Je ne suis pas autorisé à l'exproprier, première chose à dire. Bon, oui pour les cas  
des... que ce soit la terre agricole, il est clair, dans les négociations qu'on va tenir lorsqu'on va  
faire les dossiers d'expropriation, bien sûr il va y avoir des solutions qui vont vous être  
proposées. On pourrait vous trouver des solutions de terres qu'on pourrait acheter ailleurs, des  
terres qu'on va peut-être récupérer à même le projet. Oui, mais je ne peux pas discuter de  
dossiers d'expropriation.

2455 Puis un dernier point que je ne peux pas négocier, c'est que je ne peux pas négocier les  
impacts lors de travaux. Au Québec, il y a une culture qui fait en sorte que c'est l'entrepreneur  
qui est responsable d'identifier ses moyens, ses ressources et sa façon de travailler. Le

2460 Ministère ne fixe pas à l'entrepreneur de dire : «Je te défends de faire telle chose, je te demande de faire telle chose.» Alors, au niveau des travaux, c'est l'entrepreneur qui fixe ses moyens.

2465 Donc, quand monsieur Demers me dit : «J'aimerais ça que vous me disiez où vont être les roulottes», je ne peux pas vous dire ça, c'est l'entrepreneur qui va décider ça. Ce n'est pas... le Ministère ne peut pas lui fixer d'obligations, c'est comme ça que fonctionne le Ministère depuis 50 ans et ça, on ne pourra pas négocier ça. Parce que je ne peux pas déterminer, à l'avance, par où il va commercer, par où il va finir, quelle sera sa méthode de travail. C'est l'entrepreneur qui reste roi et maître là-dessus.

2470 Bien sûr, on a des pratiques, le CAR peut nous fixer des mesures de mitigation qui vont faire en sorte que je ne peux pas faire... je ne peux pas ensabler un cours d'eau ou des choses du genre, mais au niveau de la méthode de travail de l'entrepreneur, je ne pourrai pas.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2475 C'est ça, mais par exemple, l'entrepreneur va être obligé de demeurer, disons, dans l'emprise expropriée, disons, il est tenu de demeurer dans l'emprise, il ne peut pas laisser son chantier n'importe comment.

**M. LUC BERGERON :**

2480

Bien sûr. Bien sûr.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2485 Par contre, effectivement comme monsieur Demers l'exprime, on s'aperçoit qu'un l'endroit où l'emprise est très large, c'est près de chez lui. Mais... je comprends la problématique de monsieur Demers à ce moment-là.

**Mme MARYSE HAMEL :**

2490

Son inquiétude.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2495

Ce qu'on présume, c'est que l'entrepreneur, ce que monsieur Bergeron vient de dire, c'est que l'entrepreneur a à faire des travaux à l'intérieur de l'emprise, où il va mettre ses roulottes? Il peut mettre sa roulotte où lui, il va décider de la mettre. Il peut prendre des ententes avec différents propriétaires pour les mettre à différents endroits.

2500

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui, s'il n'a pas le choix.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2505

Ce n'est pas nous qui s'immisçons dans ses façons de faire. Tout ce qu'on lui dit, c'est qu'il a des travaux à faire. Mais la chose aussi qu'il faut bien comprendre, ça revient à ce que je disais tantôt, c'est qu'il faut regarder d'une façon macroscopique. C'est que quand on dit dans l'un des critères, on disait qu'en termes d'impact durant les travaux de cette variante-là, et c'est

2510

pour ça, entre autres, qu'on est ici, c'est que du fait que les travaux se font totalement à l'extérieur du réseau, où les véhicules circulent, à l'exception de trois endroits, aux deux extrémités puis où ça coupe la route 367 actuelle, les usagers autant que les propriétaires le long de la route vont être beaucoup moins touchés par le tracé qu'on privilégie.

2515

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Monsieur Demers.

**M. CHARLES DEMERS :**

2520

La macro, c'est l'audience publique, aujourd'hui, on est micro. En ce qui nous concerne quand je regarde... de regarder ce projet-là en macro, je pense que l'objet d'une audience publique, aujourd'hui on est en micro, ça fait qu'allons regarder ce qui se passe sur ces résidences-là.

2525

Quand je regarde la résidence du 1495, la 1495 en ce moment est dans un dossier d'expropriation. Je comprends bien que l'expropriation n'est pas faite, que l'expropriation aura lieu une fois que le projet sera accepté. Par contre, compte tenu de certaines situations, je pense qu'il y a certaines emprises qui devraient être corrigées pour faire en sorte que la qualité de vie soit améliorée pendant les travaux et après les travaux.

2530

Et quand vous parlez, monsieur Bergeron, de l'impossibilité de négocier une expropriation, je comprends, je comprends bien. Par contre, lorsque les maisons sont touchées et qu'on se comprend, je pense qu'on peut en arriver à des ententes sur : cette maison-là sera expropriée. Par contre, il reste les négociations à la suite, c'est ce que je comprends.

2535

**M. LUC BERGERON :**

Bien, c'est la négociation que je ne peux pas faire.

2540

**M. CHARLES DEMERS :**

Je le comprends bien, mais on peut dire : « Cette maison-là, on l'enlève. » Ce pouvoir-là, vous l'avez, vous n'avez peut-être pas le pouvoir de me dire oui maintenant, ça fait peut-être partie de l'objet d'une médiation, mais vous avez ce pouvoir-là. Je me trompe-tu là-dessus?

2545

**M. LUC BERGERON :**

Oui.

2550

**M. CHARLES DEMERS :**

Je me trompe?

2555

**Mme MARYSE HAMEL :**

Quand on touche au terrain...

**M. LUC BERGERON :**

2560

Bien, c'est parce que c'est plus compliqué que ça. C'est que moi, c'est clair que si j'ai une route qui passe au-dessus d'une maison, j'exproprie la maison, je pense que c'est la palissade. La Loi de la voirie, elle nous dit que si j'ai une route qui n'a pas d'impact sur une... sur laquelle l'emprise n'a pas d'impact sur une propriété, même si la propriété a des problématiques de bruit, de poussière, de ci, je n'ai pas le pouvoir de l'exproprier.

2565

Donc, ce qu'il faut qu'on trouve, c'est qu'on trouve des façons de minimiser les impacts. Mais je ne pourrais pas décider de dire – je vais prendre votre cas en particulier parce que... – je ne peux pas décider, je vous exproprie si la route... si l'emprise de la route ne vous touche pas, même si vous avez des impacts.

2570

Par contre, j'ai le devoir de négocier les impacts avec vous. Donc, ils vont se quantifier, ils vont se qualifier et j'ai le devoir d'essayer de les minimiser et ça, c'est négociable, ça, je peux discuter avec vous.

2575

Est-ce qu'on arrivera, à la fin... si on négociait ça, est-ce qu'on arriverait à dire : «Bien, on n'arrive pas à un terrain d'entente, donc je vais vous exproprier»? Je n'ai pas ce pouvoir-là.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2580

Comme nous, excusez, quand vous parlez d'emprise...

**M. LUC BERGERON :**

2585

Vous, c'est différent, l'emprise est chez vous.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

... elle est chez nous.

2590

**M. LUC BERGERON :**

Oui. Vous, c'est différent.

2595 **Mme CÉCILE RICHARD :**

Elle est directement sur...

2600 **Mme MARYSE HAMEL :**

Puis une bonne partie.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2605 Là, à ce moment-là, il y a possibilité de...

**M. LUC BERGERON :**

2610 Oui. D'ailleurs nous, c'est l'obligation qu'on a, l'obligation par la Loi, elle nous dit si le projet a des problématiques de bruit routier, je suis obligé d'y trouver une mesure de mitigation. Bon là, on a dessiné un mur, on pourrait s'entendre avec vous pour d'autre chose. Ça pourrait aussi ne pas être de mur du tout. Si vous nous dites : «Je n'en veux pas de mur, je suis prêt à *toffer* le bruit tel quel.» C'est vous qui allez nous dire ça. Nous, on a le devoir...

2615 **Mme MARYSE HAMEL :**

Pardon, monsieur Bergeron, mais le mur sert à protéger le bruit aux autres citoyens par la Politique sur le bruit, on est soumis, là.

2620 **M. LUC BERGERON :**

Je comprends qu'ils ne sont pas tout seuls, il y a trois propriétés, là, mais ça, cet élément-là, nous évidemment qu'on va le négocier avec les propriétaires qui sont touchés par cet...

2625 Prenez un exemple concret, là, dans la ville de Québec, il y a plein de situations où le bruit est très important. On s'entend avec la municipalité pour produire un mur ou une butte. On va rencontrer la population, si les citoyens nous disent... si les citoyens qui sont touchés par le projet nous disent : «On n'en veut pas.» Ça arrive régulièrement, on ne fait pas de mur.

2630 **M. CLAUDE STEVENS :**

Mais l'ensemble des propriétaires.

**M. LUC BERGERON :**

2635 On fait voter l'ensemble des propriétaires. Si l'ensemble des propriétaires nous disent : «On ne veut pas de mur.» Bien, même si oui, c'est vrai que la route a des impacts, les gens nous disent... on n'obligera pas un mur si personne n'en veut.

2640 C'est sûr que nous on a dessiné parce qu'on est tenus par la Loi de dire : «On crée un impact, on crée une perturbation, il faut donc la corriger, la corriger par un mur.» Je comprends qu'avec vous, on va devoir négocier... vous et vos deux voisins, là, on va devoir négocier, est-ce que c'est un mur, si ce n'est pas mur? Puis si on ne s'entend pas, ça pourrait aller jusqu'à l'expropriation.

2645

**M. CLAUDE STEVENS :**

Si la butte, en mettant une butte...

2650

**M. LUC BERGERON :**

S'il n'y a plus d'espace.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2655

... il n'y a plus d'espace, à ce moment-là, votre maison, elle, elle va devoir être expropriée, mais par contre, ça l'impacte vos voisins.

2660

Alors, c'est pour ça qu'on ne peut pas négocier ça strictement avec vous, c'est un élément qu'on va devoir rencontrer les propriétaires où est-ce qu'on prévoit la butte. Parce qu'où on prévoit la butte, on n'est plus dans cette situation-là. Alors, il y a des discussions qui devraient y avoir avec les propriétaires concernés, donc vous puis les deux voisins plus au nord.

2665

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Mais est-ce que c'est possible de savoir où arrive la route, là, côté sud de notre terrain? Est-ce que c'est possible de voir ça, là, à peu près où est-ce qu'elle arrive, on a une idée?

2670

**M. CLAUDE STEVENS :**

Par rapport à votre terrain existant?

2675

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Oui.

2680

**M. CLAUDE STEVENS :**

Oui, je l'ai... bien, on ne l'a pas ici, mais oui on a ça, approximativement. Il faut bien comprendre que là, pour l'instant, on n'a quand même pas des plans et devis précis, là, mais on a une bonne idée où est-ce que serait la limite de l'emprise avec un mur. Ça on l'a, mais je ne pense pas qu'on l'ait ici.

**Mme MARYSE HAMEL :**

2685

Bien moi, je l'aurais eu ici. Si j'ouvrais l'ordinateur, je le pouvais... mais j'aurais aussi un plan. Je pourrais vous montrer un plan.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2690

Oui, bien j'aimerais ça savoir exactement la proximité de l'entrée par le sud, parce que je n'ai pas d'idée.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2695

Ça, on peut vous rencontrer.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2700

Parce que la route, de ce que je vois, je ne sais pas quel angle elle peut avoir. Moi, je peux me placer comme ça sur le terrain. Est-ce que ça va comme ça, est-ce que ça va comme ça? Je ne le sais pas, c'est au niveau de l'angle.

**M. LUC BERGERON :**

2705

Mais ça, sur le plan, on verrait mieux l'angle.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2710

Ça, avec le plan, on pourrait vous le montrer.

**M. GÉRARD RICHARD :**

2715

À propos du mur, là, qu'on va avoir à tout près de dix pieds de la piscine, il y a des spécialistes qui sont venus chez moi le printemps passé. Ils prétendent, au point de vue bruit, que ça va être exactement la même chose que présentement. Ça, ce n'est pas moi qui le dis, là.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2720

Oui...

**M. GÉRARD RICHARD :**

2725

Ils ne peuvent pas dire, bien ça... non, à peu près la même chose qu'en avant. Si ce n'est pas endurable en avant, ça va l'être encore moins en arrière.

**M. LUC BERGERON :**

2730 Bon bien là, je prends à témoin les gens du ministère de l'Environnement, là, dans le décret, si on se rend jusque là puis il y a un certificat d'autorisation, dans le décret, on a une obligation de résultat au niveau du bruit.

2735 La réglementation, elle veut que je ne peux pas vous dégrader au-delà de 65 décibels, par exemple, donc j'ai une obligation de résultat. Moi, je dis pour éviter que vous, vous ayez plus de 65 décibels, je vais construire un mur.

2740 Le design qu'on fait chez nous, c'est qu'on fait-tu un mur de trois pieds, quatre pieds, cinq pieds, six pieds? C'est ça notre problématique pour s'assurer que vous... et l'engagement qu'on prend auprès du ministère de l'Environnement, c'est qu'on s'engage pour dix ans? On dit donc vous n'aurez jamais... vous n'aurez jamais, même si la circulation augmentait, puis si on ne respecte pas ça, par le décret qu'ils vont nous donner, on va être obligés de faire quelque chose.

2745 On va être obligés, dans sept ans, dans huit ans, si on fait un mur puis on vous promet que durant les dix prochaines années ça ne sera jamais plus qu'aujourd'hui, bien si on n'atteint pas ce résultat-là, on a une dette envers vous, on doit faire quelque chose.

2750 Le quelque chose pourrait aller qu'on va faire d'autre chose. On doit négocier avec vous l'autre chose, mais on a une obligation de résultat. Donc, on est obligés de s'assurer que vous puis vos voisins puis les gens dans la rue, là, il ne peut pas y avoir d'augmentation du bruit par rapport à aujourd'hui.

2755 Donc, nous il faut s'assurer que le projet qu'on fait, il faut donc s'assurer que pour les dix prochaines années, qu'il n'y ait pas plus de bruit qu'aujourd'hui, chez vous puis chez vos voisins.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Monsieur Bergeron, ce qu'on a dans l'étude d'impact, on parle de cinq ans, hein.

2760 **Mme MARYSE HAMEL :**

C'est amélioré, hein, c'est ça.

**M. LUC BERGERON :**

2765

Pardon?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2770

Pour le programme de suivi du climat sonore, on parle de cinq ans, l'an 1 et l'an 5.

**Mme MARYSE HAMEL :**



Oui, c'est comme ça.

2775

**M. CLAUDE STEVENS :**

Oui, c'est ça, sauf que dans la pratique...

2780

**M. LUC BERGERON :**

Dans la culture de l'Environnement, là, dans les dernières années, là, ils ont commencé à étirer l'élastique puis dans la Réserve faunique des Laurentides puis Stoneham, on est à dix ans.

2785

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

O.K.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2790

Et il y a une chose qui est bien importante pour monsieur Richard, ce que les gens lui ont expliqué, c'est pour comprendre le principe de la Politique sur le bruit routier que le Ministère applique.

2795

La Politique est à l'effet qu'en fonction du climat sonore actuel, on ne doit pas le détériorer, mais ça ne veut pas dire qu'il faut l'améliorer. Parce que si quelqu'un a un niveau sonore X, d'accord...

**M. GÉRARD RICHARD :**

2800

Comme nous présentement.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2805

... comme vous, c'est qu'on doit s'assurer qu'on ne passe de là et puis qu'on vous emmène là.

**M. GÉRARD RICHARD :**

2810

Je comprends ça.

**M. CLAUDE STEVENS :**

D'accord. Mais on n'a pas l'obligation de vous emmener là.

2815

**M. GÉRARD RICHARD :**

Je comprends.

2820 **M. CLAUDE STEVENS :**

Ça, on peut le faire, comme entre autres avec le tracé C, pour ceux qui sont au nord du Petit-Capsa, je veux dire, du fait qu'on s'éloigne tellement d'eux autres que, oui, on améliore leur climat sonore, mais c'est à cause de notre nouveau tracé.

2825

Mais dans votre cas, où on pense, c'est que là, on mesure le climat sonore actuel et on doit s'assurer qu'avec... dans notre cas on doit mettre un écran ou quelque chose, un obstacle qui fait en sorte que votre climat sonore, dans votre cour, demeure le même pour les dix prochaines années, O.K.?

2830

Et dans le fond, si on n'intervenait pas puis que... monsieur Bergeron disait tantôt que la circulation automobile sur toutes nos routes depuis les dernières années a augmenté, on ne prévoit pas que ça va continuer... que cette tendance-là va diminuer, au contraire, on s'attend à ce que ça augmente.

2835

Donc, dans le fond, on n'interviendrait pas du tout chez vous puis dans dix ans, vous allez voir une augmentation de bruit sonore. Mais le fait qu'on intervient, dans votre cas, on se doit de mettre un écran ou un obstacle quelconque pour s'assurer que votre climat sonore ne se détériorera pas par rapport à l'actuel. Donc, c'est ce que les gens vous ont expliqué. Ça ne deviendra pas, là, le silence total, là.

2840

**M. GÉRARD RICHARD :**

Non non, sûrement pas.

2845

**M. CLAUDE STEVENS :**

Mais c'est ça. Donc... mais soyez assuré qu'avec ce qu'on a prévu, c'est que le niveau de bruit que vous avez actuellement, ce serait le même que vous allez avoir.

2850

**M. GÉRARD RICHARD :**

Ce qu'ils ont pensé... Je peux-tu répondre un peu là-dessus? Je suis d'accord, mais ils m'avisent que ça va être environ 60, comme il se produit en avant présentement. Par contre, le mur il va être à dix pieds de ma piscine. Quand je vais être dans la piscine, moi là, le bruit que je vais avoir, il va être à dix pieds de mes oreilles à moi, tandis que la route qu'on a en avant, quand je suis dans la piscine, elle est à peu près à 80 pieds, même 100 pieds

2855

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2860

Oui.

**M. GÉRARD RICHARD :**

2865 Ça fait que le bruit, pour moi, il va être beaucoup plus élevé en arrière qu'en avant.

**Mme MARYSE HAMEL :**

2870 Quand vous étiez... quand on a mesuré le climat sonore, vous étiez vraiment dans une zone, c'est en haut de 65 décibels...

**M. GÉRARD RICHARD :**

2875 À peu près à la limite, de la manière qu'ils m'ont parlé.

**Mme MARYSE HAMEL :**

Mais avec le mur, vous allez être en bas de 55, le mur va...

2880 **M. GÉRARD RICHARD :**

Avec le mur, ils m'ont avisé que ça serait à peu près dans les alentours de 60.

2885 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Mais par contre, c'est ça, je pense que le point que monsieur Richard veut faire valoir c'est qu'il passe... l'été, il ne séjourne pas sur sa devanture de maison...

2890 **Mme MARYSE HAMEL :**

Oui oui, c'est d'accord.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

2895 ... il séjourne dans sa cour arrière et là, la route va passer dans sa cour arrière, je pense que c'est le gros point.

**M. GÉRARD RICHARD :**

2900 Ça fait que c'est beaucoup plus de bruit pour moi qu'en avant, c'est sûr.

**Mme MARYSE HAMEL :**

2905 Mais le mur va améliorer sa situation en arrière de sa cour, il va y avoir moins de décibels en arrière de sa cour qu'il y en avait en avant, par contre, parce qu'il y a le mur... Mais je conviens avec vous qu'on vit plus en arrière de nos maisons, ça fait que...

**Mme CÉCILE RICHARD :**

2910

La qualité de vie est en arrière de la maison.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2915

Regardez, actuellement, là, dans votre cour arrière...

**M. GÉRARD RICHARD :**

2920

Oui?

**M. CLAUDE STEVENS :**

... dépendamment, là, si on est proches de la maison...

2925

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Je n'y ai pas pensé.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2930

...vous avez un niveau dans le coin de 60.

**M. GÉRARD RICHARD :**

2935

Oui?

**M. CLAUDE STEVENS :**

2940

Si on s'éloigne dans le fond de votre terrain, vous avez un niveau de 55. O.K. Ça fait que c'est moins bruyant dans le fond de votre cour parce que...

**Mme MARYSE HAMEL :**

2945

Parce que la route passe devant.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

À 200 pieds, oui.

2950

**M. GÉRARD RICHARD :**

Oui oui, d'accord, mais j'aurais pensé beaucoup plus que ça, moi.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2955

Pardon?

**M. GÉRARD RICHARD :**

2960

J'aurais pensé beaucoup plus que ça, la différence. Présentement, en avant si ça a 60, quand je suis au fond de ma cour...

**M. LUC BERGERON :**

2965

En avant, c'est entre 60 et 65.

**M. GÉRARD RICHARD :**

2970

... à 230 pieds, ce n'est plus... il y a plus que cinq décibels de plus sûrement.

**M. CLAUDE STEVENS :**

En avant, c'est 65.

2975

**M. GÉRARD RICHARD :**

En avant, oui, d'accord, oui oui, je le crois.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2980

En avant, vous avez 65 et...

**M. LUC BERGERON :**

2985

Puis en arrière, c'est 60 puis au fond du terrain c'est 55.

**M. CLAUDE STEVENS :**

2990

Au fond, c'est 55. O.K., parce que plus on s'éloigne plus ça baisse.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Oui.

2995

**M. GÉRARD RICHARD :**

Oui.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

3000

À 200 pieds, oui.

**M. GÉRARD RICHARD :**

3005

Dans ce qu'on prévoit, ici là, dans votre cour arrière, c'est...

**M. LUC BERGERON :**

3010

En bas de 55.

**M. CLAUDE STEVENS :**

... c'est en bas de 55.

3015

**Mme MARYSE HAMEL :**

Avec le mur.

**M. GÉRARD RICHARD :**

3020

Avec le mur de... avec le mur de béton.

**M. CLAUDE STEVENS :**

3025

Avec le mur. Donc, en réalité, là, je disais tantôt qu'on n'avait pas à vous améliorer, mais dans votre cas, on vous améliore.

**M. LUC BERGERON :**

3030

Ce n'est pas qu'on est fins pour... ce n'est pas parce que... c'est qu'on est tenus de la Loi de vous ramener en bas de 55 avec une intervention. Si je ne suis pas capable de vous exproprier, on s'est organisés pour ne pas vous exproprier, c'est ce que vous nous aviez dit quand on vous a rencontrés. Donc, on a fait un mur qui fait en sorte que le climat sonore va être de beaucoup amélioré par rapport à aujourd'hui. Parce qu'en avant, vous allez avoir...

3035

**M. GÉRARD RICHARD :**

En avant, ça, il n'y en aura plus parce que...

3040

**M. LUC BERGERON :**

... vous allez avoir 50, 45 puis en arrière, vous aurez maximum 55 qui est la situation d'aujourd'hui, là.

3045 **M. PIERRE RICHARD :**

C'est le climat visuel qui écope le plus.

3050 **Mme CÉCILE RICHARD :**

Oui.

**Mme MARYSE HAMEL :**

3055 C'est sûr que vous avez un mur.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3060 O.K. J'aimerais donner la parole à madame Fiset, je pense que vous aviez une question depuis un petit bout de temps.

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

3065 Oui. Moi, je m'en pose une question. Si vous aviez présenté à votre soirée d'information, là, la butte que vous allez faire sur Fossambault, là, pensez-vous que le monde n'aurait pas réagi autrement? Ça n'a pas été mentionné ça à la soirée d'information que vous alliez mettre une butte là. Puis ça n'a pas été mentionné que la rue Notre-Dame, là, il y aurait un détour à faire pour revenir.

3070 **Mme MARYSE HAMEL :**

O.K., si je peux... je le sais pas si...

**M. CLAUDE STEVENS :**

3075 Vous avez raison.

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

3080 Si vous revenez à... si vous refaites une réunion d'information, vous n'auriez pas le même son de cloche, ça, je suis sûre de ça.

**M. LUC BERGERON :**

3085 Bien, je vais vous répondre deux choses : d'abord on n'avait pas à dire le mur. Le mur, c'est une... on en donne plus que le client en demande, ce soir, là, parce que la seule obligation qu'on a par rapport aux riverains, c'est que lorsqu'on va dégrader le climat sonore, on devra faire quelque chose. On n'a pas à dire quoi, là.

3090            Là, pour le moment on a dessiné un mur puis ça peut être butte, ça peut être d'autre chose, ça pourrait être des arbres dans certains cas. Si on avait de l'espace, ça pourrait être des arbres. On n'avait pas à dire dans... on n'est pas rendus à ce degré de précision. La seule chose qu'on a, on a une obligation de ne pas dégrader le climat sonore de monsieur Richard parce qu'il était déjà en haut de 65.

3095            Pour ce qui est du chemin d'accès, je pense que c'est au bénéfice du processus qu'on a suivi, c'est parce qu'on a rencontré monsieur Demers qui nous a soulevé la problématique, oui, vous nous avez soulevé la problématique de Notre-Dame. On a reconnu qu'il avait raison puis on a essayé de trouver une solution qui fasse en sorte que si on avait ramené tout le monde à  
3100 l'intersection qu'on a vue tout à l'heure, ça ne fonctionnerait pas.

                Donc, on s'est dit il faut qu'on trouve une solution qui nous a permis de dire on va trop... c'est vrai. Donc, le chemin, la bretelle d'accès en direction de Québec n'existait pas dans le projet initial. C'est parce qu'on a rencontré les citoyens qui nous ont soulevé cet aspect-là et on leur  
3105 donne raison. Ils avaient raison.

**Mme MARYSE HAMEL :**

                On a refait des relevés de circulation puis on s'est rendu compte qu'on amenait beaucoup  
3110 de monde... un apport de circulation supplémentaire au chemin Notre-Dame et puis qu'il y aurait intérêt à faire un aménagement particulier pour répondre à cette situation-là.

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

3115            Bien, c'est ça. Avec la nouvelle route que vous allez faire, là, les accidents ne seront pas échelonnés sur la longueur, ils vont tous arrivés à la même place lorsqu'ils vont rentrer sur la nouvelle route. C'est là... vous déplacez le problème de place, vous le ramenez tout à la même place au lieu de l'échelonner comme il y a, là, présentement sur la 367. Où arrivent les accidents? Au Petit-Capsa, à la rue Notre-Dame, la plupart des accidents sont là. Ça fait que là,  
3120 où ils vont arriver? Lorsque ça va venir pour entrer. Vous allez voir, vous saurez nous le dire dans dix ans, si on vit encore.

                J'aurais un autre problème, moi, à vous poser, monsieur...

3125            **Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

                Germain.

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

3130            ... excusez, j'ai un blanc de mémoire! À la première réunion, vous nous aviez dit que vous aviez un pouvoir d'enquête. Est-ce qu'il est trop tard pour revenir là-dessus?



**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3135

Bon, la question du pouvoir d'enquête dans le cadre de la médiation, dans ce cas-ci, c'est que le Ministre, il nous a donné un mandat d'enquête... disons que c'est un mandat en deux temps qu'il nous a donné. Le mandat d'enquêter les possibilités de faire une médiation. Alors, si les circonstances s'y prêtent, de faire la médiation.

3140

Le Ministre a dit, dans sa lettre, il dit : «On vous donne 30 jours maximum pour déterminer... pour débiter la médiation.» À compter autrement dit du 21 novembre, c'est-à-dire, si je mets 30 jours, donc le 20 décembre pour être précis, je dois constater : est-ce que nous sommes en médiation oui ou non ? Alors, ça c'est ma date limite. Disons, ça c'est la partie

3145

enquête, la partie enquête, disons, se termine le 20 décembre. Mais c'est pour déterminer si on peut faire une médiation.

Le cadre ici pour moi, c'est de protéger, par exemple, l'environnement et les tiers. C'est-à-dire, si la médiation se prête à ça, je dois aussi arriver à la conclusion que la médiation n'attaquera pas les droits des tiers. Alors, par exemple, tout à l'heure, on a parlé que s'il y avait une modification majeure au 1293, par exemple, là, qui nécessiterait, on met une butte, on exproprie le 1293. Bien, peut-être qu'à ce moment-là ça aurait comme conséquence que la butte prend beaucoup plus de place que le mur antibruit et là, j'impacte le 1301 et le 1297.

3150

Moi, personnellement, en tant que médiateur, ça, dans mon devoir d'enquête, ça m'est inacceptable. Je suis obligé de dire : «Écoutez, je ne peux pas permettre qu'il y ait une entente de ce type-là parce que les gens du 1301 et du 1297 ne sont pas informés de ça et à ce moment-là, conséquemment, à l'époque, ils n'ont pas fait de demande d'audience. S'ils avaient su qu'ils étaient pour être impactés, ils auraient peut-être fait une demande d'audience.»

3155

3160

Alors, quand on parle du pouvoir d'enquête dans un cas de même, c'est ça. Je n'ai aucun pouvoir de fixer quoi que ce soit comme exigence ou obligation au ministère des Transports, je n'ai aucun pouvoir sur le ministère des Transports.

3165

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

Ce n'est pas... ce n'est pas à ça.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3170

O.K.

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

3175

Moi, je me pose une question depuis le tout début, je n'ai jamais été capable d'avoir une réponse.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3180 Posez votre question.

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

3185 Parce que moi, c'est depuis 2003, que j'avais entendu parler de ça puis j'ai fait des... j'ai été rencontré les principaux, en tout cas. Je leur ai demandé parce qu'en 2003, au mois de novembre, j'avais entendu parler du projet qu'il y avait huit tracés puis qu'on était bien concernés là-dedans. Je suis allée voir le député qui était au pouvoir à ce moment-là, qui était Michel Côté. Je lui ai posé ma question : «Où le ministère des Transports, c'est quoi le tracé?»

3190 Il dit : «Je vais aller voir le ministère des Transports, je vais vous répondre.» Il revient avec la réponse que la route... le tracé qui a été retenu passait sur Fossambault et au niveau de la rue Notre-Dame, on bifurquait dans le boisé puis on allait sortir au Grand-Capsa.

3195 Et en février 2004, oups! ce n'était plus ça. Je leur ai demandé le pourquoi et il n'y a pas personne qui est capable de me donner la réponse. Pourquoi qu'ils ont changé? Moi, ça me fait penser un peu aux commandites, là.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3200 Mais vous comprenez, on peut... tantôt, on a discuté un peu de cette variante-là, là, qui avait été abandonnée en cours de route. On peut reposer la question, fondamentalement, est-ce qu'on peut avoir l'explication?

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

3205 Je voulais avoir la réponse.

**M. MICHEL GERMAIN, médiateur :**

3210 On l'a eue tout à l'heure, on peut peut-être la répéter, mais...

**M. LUC BERGERON :**

3215 Je peux répondre, monsieur Côté, il peut vous dire ce qu'il veut. Moi, ce que je peux vous dire, c'est qu'il n'y a jamais eu de choix, de décision de prise...

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

3220 C'était celle qui était retenue.

**M. LUC BERGERON :**

3225 ... il y en a eu juste une de prise, ça a tout le temps été le scénario C. La décision, elle a  
été prise je ne sais pas quand, mais ce que vous nous dites là, ce n'est pas exact, dans le sens  
qu'on n'a pas fait un choix de dire ça peut être le A puis on a décidé en cours de route de dire  
non, on prend... le choix a été fait de façon... on a élagué des tracés, on a conservé le C, le A et  
le B. Puis on a décidé qu'en étude d'impact on étudierait le C et le A. Bon, monsieur Côté peut  
vous avoir dit que c'était le D puis D prime qui était... mais ce n'est pas ça qu'on a eu comme  
choix.

3230

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Madame Fiset, vous comprenez, c'est-à-dire que dans ce cas-ci, dans le cadre de la  
médiation, il faut parler de la question des tiers, là...

3235

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

Oui, c'est pour ça que je vous demandais si vous aviez...

3240

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3245 ... là, je veux dire on ne peut pas discuter de dossier qui va réaffecter, donc qui pourrait  
perturber d'autres propriétés dans le contexte actuel, ça veut dire que ce n'est pas la médiation  
qui est le cadre pour faire ça. C'est la contrainte que j'ai dans le mandat qu'on me donne, dans  
le mandat d'enquête, une médiation éventuelle qu'on me donne.

Oui, monsieur Demers?

3250

**M. CHARLES DEMERS :**

Je n'ai eu qu'une réponse partielle à ma question et, avant de commencer, c'est que  
j'aimerais venir... avant de répéter la question, j'aimerais venir dire que le 1381 est dans  
l'emprise du... quand on tasse la route...

3255

**Mme GUYLAINE DEMERS :**

Devant.

3260

**M. CHARLES DEMERS :**

... en face actuellement. Alors, on ne peut pas dire que le 1381 n'est pas dans l'emprise.

3265

Considérant le folklore au niveau de la construction au Québec, si je comprends bien, il  
n'y a pas de possibilité de dire où c'est que les roulotte vont s'installer ni d'encadrer ça. Et dans  
cet esprit-là, j'aimerais savoir s'il y a des possibilités... sans faire la médiation aujourd'hui, est-ce  
qu'il y aurait des possibilités, à ce moment-là, de relocalisation?

3270           Quelle est la position du Ministère ou du promoteur au niveau de la solution de rechange à court terme, sans aller dans la médiation dès maintenant, je veux savoir s'il y a de l'ouverture à ce niveau-là et au niveau des impacts après les travaux?

**M. LUC BERGERON :**

3275           J'ai dit tout à l'heure qu'on pouvait avoir une médiation sur tout, sauf trois éléments, là, donc si ça ne rentre pas dans les trois éléments, on est prêts à ouvrir une médiation sur tout, sauf le tracé, sur l'expropriation puis le détail... l'exigence qu'on pourrait donner à un entrepreneur sur comment il va travailler, par où il va commencer, par où il va finir.

3280           Ça, je ne peux pas faire ça. Le reste, là, on peut discuter. Il s'agira de voir jusqu'où on peut se rendre, je n'ai aucun problème avec ça.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

3285           Je peux-tu parler? Je peux-tu parler, monsieur Germain?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui, allez-y.

3290           **Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Qu'est-ce que vous reconnaissez comme impact au 1381?

**M. CLAUDE STEVENS :**

3295           De façon pointue?

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

3300           Vous avez des vidéos pour madame Richard, vous avez des vidéos pour nous montrer la nouvelle route, qu'est-ce qu'il y a pour le 1381 de reconnu, là, là, aujourd'hui, le 1<sup>er</sup> décembre 2005?

**Mme MARYSE HAMEL :**

3305           C'est sûr qu'au 1381, de faire une bretelle comme ça, on reconnaît qu'on a un impact visuel sur votre propriété, on a un impact aussi sur le fait, vous l'avez expliqué, que vous pouviez profiter d'un terrain sans avoir une route, là, puis profiter de tout la terre plus loin, on le reconnaît. On reconnaît...

3310           **Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Mais même au niveau sonore, là, vous n'avez pas fait aucune étude par rapport à chez nous, à part en avant, on va en avoir tout le tour, il n'y a rien.

3315

**Mme MARYSE HAMEL :**

Au niveau sonore, on a fait les analyses.

3320

**M. CLAUDE STEVENS :**

Je peux vous répondre, madame Demers, qu'au point de vue dommage...

**M. LUC BERGERON :**

3325

C'est dans l'étude d'impact, là.

**M. CLAUDE STEVENS :**

3330

... dans l'étude d'impact, je peux commencer par le niveau sonore, si je regarde actuellement dans la situation actuelle, au 1381, dans le devant de votre maison, vous avez un niveau de bruit de 65 dB. Dans... quasiment tout votre arrière de cour est dans le 60 dB. Quand je regarde le futur, bien autant le devant de votre maison que l'arrière, enfin l'ensemble de votre terrain, le niveau de bruit descend à 55. Ça c'est l'impact positif que vous avez.

3335

Comme impact négatif, il y a effectivement une bande de terrain puis là, je ne peux pas vous donner la largeur précisément, mais effectivement dans votre coin nord-ouest de votre terrain, il y a une bande de terrain qui devra être acquise parallèle à la route. Mais quelle est cette largeur-là? Là, je ne peux pas vous dire, je n'ai pas ces détails-là actuellement, mais c'est le dommage qu'on crée chez vous d'acquérir une bande de terrain sur votre terrain.

3340

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

C'est le dommage que vous nous créez?

3345

**M. CLAUDE STEVENS :**

C'est le dommage qu'on vous crée.

3350

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

C'est l'impact reconnu que le Ministère nous crée, là, il nous enlève trois pieds de terrain en avant seulement?

3355

**M. CLAUDE STEVENS :**

Je ne sais pas si c'est trois pieds, cinq pieds, dix pieds, là, je ne peux pas vous dire, là...

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

3360

Moi non plus je ne le sais pas.

**M. CLAUDE STEVENS :**

3365

... je l'aurais, là, si je sors le détail précis chez vous, là, à la mesure... les données qu'on a, c'est effectivement.

3370

Mais par contre, c'est ça, ça, c'est un dossier d'expropriation, comme monsieur Bergeron le disait tantôt, lorsqu'on touche à un terrain d'un propriétaire, bien là, à ce moment-là, il y a une expropriation, donc il y a des dommages qui vont être évalués. Maintenant, ce n'est pas nous qui... ce n'est pas dans le cadre de la médiation, même pas dans le cadre d'une audience publique qu'on va venir dire : cette bande de terrain là vaut tant, vaut tant, vaut tant, là. Ça, c'est des négociations qui vont avoir...

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

3375

Mais on s'entend-tu que cette bande de terrain là, là, elle vaut ce qu'elle vaut, là, comme vous dites, là, elle vaut tant, là.

**M. LUC BERGERON :**

3380

Non, mais ce n'est pas... l'impact n'est pas au niveau sonore. La situation... on va améliorer la situation sonore. Bon, l'aspect visuel c'est un dommage, l'aspect visuel c'est un dommage...

3385

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Excusez, là, mais il va passer 10 000 autos en arrière, il va en passer 3000 en avant puis ça va diminuer le son, là, tout d'un coup, là, avec un viaduc en plus?

3390

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Bien, par exemple...

**M. LUC BERGERON :**

3395

J'aimerais répondre à madame...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3400

S'il vous plaît, bien, justement j'aurais une question, monsieur Bergeron, en rapport avec ça. Par exemple, dans des cas de médiation, est-ce que le ministère des Transports a coutume de dire, bon, dans un cas d'inquiétude comme ça, de dire, bien là, on n'est pas convaincus, est-

ce que le Ministère peut s'engager, par exemple, à faire des relevés sonores précisément au niveau de la propriété, à ce moment-là, à l'an 1 et à l'an 10 pour confirmer le gain?

3405

**Mme MARYSE HAMEL :**

Bien ça, c'est sûr qu'il va les faire.

3410

**M. LUC BERGERON :**

C'est mieux que ça, madame... madame Demers, elle est mieux protégée que ça encore. Admettons qu'on s'est trompés, on s'est engagés auprès du ministère de l'Environnement à exercer durant un an, trois ans, cinq ans, je ne sais pas s'ils vont nous obliger à dix ans.

3415

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Pas au 1381, monsieur, je regrette, là.

3420

**M. LUC BERGERON :**

Tout le projet, c'est tout le projet qu'on s'engage. Ça fait que si on s'est trompés puis ce n'était pas 55, comme vous dites, on s'est trompés, tant mieux pour vous, on s'est engagés à ne pas dégrader votre situation sonore.

3425

Donc, si dans cinq ans vous dites qu'il passe 18 000 personnes sur la route puis on est à 65 décibels, on va devoir intervenir en rétroaction, on va devoir intervenir chez nous. C'est ça la protection qu'on cherche.

3430

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Mais ça, c'est des choses qui peuvent être confirmées.

3435

**M. LUC BERGERON :**

Demandez-nous pas de refaire l'exercice, l'exercice qui a été fait en 2004, là, ça vous aide.

3440

**Mme MARYSE HAMEL :**

Question de mesures d'atténuation pour le visuel, c'est sûr qu'il y a moyen aussi dans l'emprise qu'on va acquérir d'aménager un certain nombre de choses pour limiter l'impact qu'on a, c'est-à-dire il y aurait peut-être moyen d'avoir un petit peu plus large d'emprise que celle même qui est indiquée dans l'étude d'impact pour faire en sorte, si on met des matériaux supplémentaires, de pouvoir mettre un peu de butte puis de pouvoir mettre un aménagement

3445

paysager. Je conçois qu'il peut rester des impacts, mais tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a peut-être... il y a un moyen aussi d'en limiter un certain nombre qui sont de ce type-là.

3450 **M. LUC BERGERON :**

Parce que dans un dossier d'expropriation, l'objectif du dossier d'expropriation ça consiste à évaluer des dommages puis à les compenser. Bon, c'est ça l'exercice... c'est ça qu'est l'expropriation, ça compense les dommages et madame, vous pouvez rire, mais on règle 98 % des dossiers expropriation de gré à gré.

Ça veut dire que les gens quand ils signent, ils sont satisfaits de la signature. Puis s'ils ne veulent pas signer, ils ne sont pas obligés, on peut aller au tribunal puis c'est le tribunal qui règle la solution. Dans 98 % des cas, les gens, ils sont satisfaits du processus d'acquisition qu'on a entrepris avec eux, ils signent puis on ne met pas personne avec une baïonnette dans le dos pour signer.

Donc, le dommage qu'on évalue à une propriété, bien on s'entend avec les propriétaires puis dans 98 % des cas, les gens se disent satisfaits de l'indemnisation que le Ministère fait. Donc, je pense que... mais je ne nie pas qu'il n'y a pas de dommages, mais je fais juste dire c'est que ces dommages-là, dans un dossier d'expropriation, ils vont se régler par négociations. Moi, je ne peux pas négocier en médiation une indemnité forfaitaire, je n'ai pas ce pouvoir-là.

3470 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Je pense que c'est bien compris cet aspect-là. Mais plus particulièrement disons, si on revient aussi avec madame Hamel, ce que j'ai compris, est-ce que dans le cadre d'une médiation le Ministère peut s'engager ou confirmer des engagements noir sur blanc pour des propriétés, là, même si on dit c'est dans... nos habitudes, mais est-ce que c'est confirmable spécifiquement pour des inquiétudes particulières? Oui, madame Hamel.

**Mme MARYSE HAMEL :**

Donc, dans le sens de ce que j'ai mentionné tout à l'heure...

3480 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui.

3485 **Mme MARYSE HAMEL :**

... c'est-à-dire de faire en sorte de limiter au maximum dans le cadre de notre emprise l'impact qu'on a en mettant des aménagements paysagers, oui.

3490 **M. LUC BERGERON :**



C'est ça, oui, exactement.

**Mme MARYSE HAMEL :**

3495

Il y a... oui, il y a à vérifier la largeur de l'emprise, qu'est-ce que ça... il y aurait peut-être une vérification pour... mais c'est quelque chose qui va dans le sens de réflexion dans la médiation. C'est ça.

3500

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

O.K. Donc, c'est des choses que le Ministère peut coucher sur papier, là, des engagements de cet ordre-là.

3505

**M. LUC BERGERON :**

Tout à fait.

**Mme MARYSE HAMEL :**

3510

Bien, dans la de la médiation, moi... on devrait regarder ce que ça veut dire en termes de largeur d'emprise, ce que ça veut vraiment dire en termes d'impact, mais ça me semble être dans le domaine de la médiation.

3515

Je pourrais peut-être ajouter une chose qui concerne la propriété du 1381 et puis nos impacts. C'est clair aussi qu'on avait identifié comme une problématique au niveau du puits, au 1381, et puis ce qu'on appelle une contamination possible d'un puits. Puis ça, c'est quelque chose où est-ce qu'on est soumis à un suivi...

3520

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

C'est changé, ça. Madame Hamel...

**Mme MARYSE HAMEL :**

3525

Pardon?

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

3530

C'est changé ça.

**M. CHARLES DEMERS :**

3535

Le puits, on est branchés maintenant sur l'eau de la Ville.

**Mme MARYSE HAMEL :**

Ah, O.K., pardon, c'est...

3540 **M. CHARLES DEMERS :**

Alors pour faire suite à une réclamation de notre part au ministère des Transports, cette réclamation-là aurait pu avoir lieu trois ans avant, par contre aucune personne du Ministère, même quand ils ont fait leur propre analyse pour le présent projet, ne nous a informés de la situation.

On nous a laissés un peu comme avec... je vous le dis, là, ce qu'on nous a laissé, on nous a laissés avec une recommandation de mettre de l'eau de javel dans notre puits deux fois par année. Et il y avait du sodium en très grande quantité et du chlorure en très grande quantité. Je ne voudrais peut-être pas remettre ce dossier-là sur la table, là, en ce moment.

Je souhaite aussi dire au profit des personnes qui habitent en ce moment sur Notre-Dame, au bénéfice d'eux, que le temps d'attente n'est pas juste... le temps d'attente, ce n'est pas Charles Demers, ce n'est pas monsieur Demers qui a dit ça, à un certain moment donné que le temps d'attente sur Notre-Dame était très long, il y en a d'autres personnes qui en ont parlé.

Monsieur Demers a aussi parlé, et avec madame Dumais qui est sa conjointe, du transport scolaire, au moment où le transport scolaire aurait traversé le nouveau Fossambault, on en a parlé. Puis je ne veux pas rester dans l'émotion, ce qui m'apparaît important, monsieur Bergeron, c'est de vous dire que quand vous fonctionnez par le négatif au niveau des communications en disant : «Ce qui n'est pas compris dans ce que je viens dire, comprend le reste», c'est plus difficile pour nous de comprendre c'est quoi le reste.

3565 **M. LUC BERGERON :**

C'est le reste.

**M. CHARLES DEMERS :**

3570 Je n'ai pas encore entendu... bien, j'ai besoin de l'entendre, moi, j'ai besoin de l'entendre...

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

3575 Il pose la même question : il reste-tu quelque chose?

**M. CHARLES DEMERS :**

3580 ... qu'au niveau du folklore de la construction, qu'il y ait possibilité de relocalisation ou de quelque chose... de quoi que ce soit, compte tenu que si on ne peut pas négocier une expropriation, bien vous allez proposer des choses ou pas?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3585 Bien, c'est un peu ça qu'il va falloir décider ce soir, là. Est-ce qu'on poursuit l'exercice? Si on poursuit l'exercice, ça veut dire qu'on va céculer une autre rencontre, mais il faudrait quand même avoir des choses concrètes sur lesquelles travailler.

3590 Alors, ça voudrait dire que dans un certain sens, bon, bien, le Ministère a entendu ce que les gens ont dit ici ce soir. Ça veut dire que le Ministère peut peut-être développer, à ce moment-là, si on s'y entend, un cadre préliminaire en disant : bien pour tel requérant, voici ce qui est dans le domaine du possible que je peux faire, hein, autant pour madame Fiset que pour madame Richard que pour les Demers, par exemple.

3595 Donc, qu'est-ce que le Ministère peut faire dans un cadre de médiation. Les gens, à ce moment-là, pourraient prendre connaissance de ça et là, on prendrait une décision ferme, à savoir, est-ce qu'on peut aller en médiation ou pas?

3600 Il y a deux hypothèses encore une fois, ça pourrait arriver que sur les trois requérants, là, parce que je n'oublie pas monsieur Turgeon, là, bien entendu, mais du côté mécanique, nous avons trois requérants qui veulent discuter de mécanique, disons. À ce moment-là, il pourrait arriver que deux des trois requérants soient intéressés à discuter.

3605 On se reparlera, comme je vous dis, s'il y a une volonté commune des deux requérants de parler avec le Ministère et que le ministère des Transports a aussi cette volonté de... sachant qu'il n'a pas tous les requérants, donc on n'arrivera pas à une entente totale, il peut y avoir une volonté du Ministère de continuer à discuter avec les deux autres personnes, je vous donne un exemple, là.

3610 Alors, c'est évident que de mon côté à moi, je ne suis pas fermé à ça, s'il y a une volonté commune de dire : bien, on aimerait raffiner les discussions sur ces deux aspects-là, peut-être qu'il y aura des ententes partielles.

3615 Parce que je vous dis, bon, ce qui est important de retenir, il peut y avoir des demandes... des consentements au retrait d'audience, il pourrait y avoir d'autres demandes qui ne seraient pas retirées. Ce n'est pas au médiateur de porter un jugement sur le fait que des gens auraient décidé de ne pas faire la médiation. Ça, il faut que ce soit très très clair. Donc, les gens qui décident de ne pas faire la médiation, là, il n'y a pas de pression pour eux qui va venir de moi, là, il faut que ce soit très clair.

3620 Ici, on est dans un processus volontaire d'un bout à l'autre, là. Ce n'est qu'au Ministre qu'il appartient de décider qu'est-ce qu'il fait avec les demandes d'audience. Le critère, dans la loi, c'est la frivolité, c'est le seul critère qui existe. Alors ça aussi, entendons-nous bien là-dessus, mais il appartient au Ministre de décider de la suite des choses, à ce moment-là, s'il n'y avait pas retrait des demandes d'audience, de toutes les demandes d'audience ou de seulement une partie des demandes d'audience; on s'entend bien là-dessus.

3625

Alors, quelle est la volonté générale autour de la table au moment où on se parle? Oui, monsieur Turgeon.

3630

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Moi, je suggérerais que dans les prochains jours, il y ait une vérification légale de la capacité du Ministère de bouger un peu plus que ce qu'il a suggéré ce soir parce qu'il faut bien avouer que monsieur Bergeron n'a pas plus d'expérience des médiations menées par le BAPE que nous, je pense que c'est sa première.

3635

Je crois qu'un rapport de médiation c'est une entente, comme un rapport du BAPE, il y a des recommandations qui sont faites au ministre de l'Environnement, le ministre de l'Environnement l'amène au Conseil des ministres et le Conseil des ministres adopte un décret sur la base de la médiation.

3640

C'est le même résultat, une fois qu'il y a une entente sur des expropriations, si c'était ça une des pistes de solution, il y a une entente là-dessus puis que le Ministre accepte de recommander au Conseil des ministres puis le Conseil des ministres l'adopte le décret, c'est la même mécanique et c'est tout à fait légal et c'est tout à fait possible.

3645

Moi, je pense qu'il y a un minimum de travail juridique à faire du côté du gouvernement pour voir c'est quoi la capacité de bouger puis je m'excuse, là, en période de travaux, là, vous donnez... vous allez aller en appels d'offres, là, c'est à vous de dire dans le devis d'appel d'offres c'est quoi les conditions à respecter. C'est tout à fait pensable, légitime, ça se fait dans plein de contrats en milieu urbain, les Villes le font, je ne vois pas pourquoi le Ministère n'est pas... se dit incapable d'envisager des mesures de mitigation pendant les travaux, à imposer dans le devis, pour réduire les impacts négatifs sur les résidents. Je trouve... ça c'est carrément de la mauvaise foi, à mon avis.

3650

3655

Je pense que... il faut, il faut que le Ministère montre un minimum d'ouverture dans ces directions-là parce que sinon, je ne sais pas qu'est-ce que... il n'y a pas de médiation, il n'y a rien, là.

3660

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Vous comprenez, alors vous n'avez pas tort quand vous dites ça, monsieur Turgeon, effectivement, mais il appartient au ministère des Transports de dire qu'est-ce qu'il est prêt à faire dans un contexte de médiation. Alors, c'est pour aussi que les discussions sont encore très complexes et c'est pour ça que je disais, bien : qu'est-ce que le Ministère est prêt à offrir? Bon, alors ils peuvent tenir compte de ce que vous venez de dire aussi et ils décideront qu'est-ce qu'ils veulent faire dans ce contexte-là.

3665

Je comprends qu'effectivement, ce qui est très clair, il ne peut y avoir d'engagement, ce que j'en comprends, ferme et direct et irréversible d'expropriation parce que le projet n'est pas

3670

encore autorisé par le Conseil des ministres. Le Conseil des ministres pourrait même éventuellement décider autrement. On comprend, il pourrait rejeter le projet, il pourrait autoriser un projet modifié. Donc, c'est-à-dire qu'on demeure au mieux dans un contexte hypothétique.

3675

Bien entendu, on sait que par le passé, il y a quand même eu, dans certains cas, des engagements du ministère des Transports en disant : «Bien, si telle situation se produit, on s'engage à certaines choses.» Des fois, il y a des déplacements de maison, par exemple, il n'y avait pas d'impact direct, mais c'était à la limite, *borderline*, on a vu, il y a des cas de déplacement de maison, des choses comme ça. Il y a même peut-être eu des cas d'expropriation.

3680

C'est certain que... mais par contre, là, je dois acheter ce que monsieur Bergeron dit aussi, dans le sens qu'il ne peut pas s'engager de façon absolue dans un cas de même. Je ne sais pas c'est quoi sa marge de manœuvre, mais c'est à lui à la déterminer.

3685

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Mais on comprend que l'étape ultime d'une médiation réussie, là, ça va être le décret gouvernemental et si le gouvernement décide de ne pas adopter le décret, bien on retourne à la case départ puis là, le gouvernement est obligé d'aller en audience publique, s'il n'accepte pas les conditions de la médiation.

3690

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Il n'y a pas de décret sur un rapport de médiation.

3695

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Bien, je suis désolé, il faut que le gouvernement intègre les ententes de la médiation dans son décret d'autorisation du projet au ministère des Transports.

3700

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

Mais s'il y a des ententes qui interviennent en cas de médiation puis que c'est une recommandation dans le rapport que ce soit intégré, il va y avoir une condition au décret, mais il n'y a pas de décret sur le rapport du BAPE de médiation comme tel.

3705

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Oui, mais c'est ce que je dis, ça en fait partie intégrante. Et dès que le gouvernement va vouloir déroger de qu'est-ce qui a été conclu dans la médiation dans le décret d'autorisation du projet, bien là, il est obligé de revenir à l'étape audience publique. Alors, c'est ça la sécurité pour toutes les parties autour de la table que l'entente doit être respectée si le projet est autorisé, sinon retour case départ, audience publique.

3710

**M. LUC BERGERON :**

Monsieur Germain...

3720

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Mais ça, effectivement dans les ententes, quand les gens, disons, retirent la demande d'audience, c'est conditionnel : «Ma demande d'audience est retirée à la condition que l'entente soit respectée.» Autrement dit, les gens... c'est le libellé qui est mis, donc il y a quand même une condition. Ça veut dire que les gens, en théorie, bien je ne sais pas, à date, à ma connaissance ça ne s'est pas produit, il n'y a pas eu de contestation, mais c'est évident que ça pourrait mener, si ce n'était pas respecté, ça voudrait dire dans la logique qu'il y aurait une contestation à quelque part des gens, ils ont un papier signé...

3725

3730

**M. LUC BERGERON :**

Oui, mais ça devient une condition du décret.

3735

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Tout à fait.

**M. LUC BERGERON :**

3740

Ça ne peut pas ne pas être respecté. Bien, ça pourrait toujours...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3745

Bien, ça peut... ce n'est pas nécessairement à mettre précisément au décret, sauf que là, les gens ont une entente écrite signée qui a une certaine valeur. Ça veut dire que s'ils n'ont pas satisfaction, ils ont des outils légaux pour tenter de faire valoir leur point de vue si le gouvernement n'allait pas dans le sens, autrement dit, de l'entente ou si... en ne respectant pas l'entente, il décidait de ne pas retourner devant... disons devant la procédure et devant le BAPE, éventuellement. Bon, c'est une situation théorique, bon, mais les gens ont des recours à ce moment-là, là. Qu'est-ce que ça donnerait en bout de compte? Bien là, c'est seulement un tribunal qui peut trancher ça.

3750

3755

Mais il reste que dans le domaine ici, de la médiation, il y a une offre à savoir, est-ce que le ministère des Transports peut faire une proposition en disant dans quel champ je peux discuter avec les gens? À ce moment-là, si le champ satisfait des personnes ici, on peut discuter sur cette base-là, dans le cadre d'une médiation.

3760

Si le Ministère dit : «Bien, écoutez, moi, je pense que ce n'est pas sage de le faire.» Bien, on arrête ça là, tout de suite. On a toutes sortes d'options ici, là. Mais à ce moment-là,

monsieur Turgeon, on va voir, est-ce que le Ministère peut faire une proposition cas par cas et on va décider si c'est satisfaisant ou pas.

**M. LUC BERGERON :**

3765

Là-dessus, moi, j'ai une question à vous poser. Moi, je pense que j'ai bien compris le carré de sable de monsieur Demers, je pense que j'ai bien compris le carré de sable de la famille Richard. J'ai moins bien compris le carré de sable de madame Fiset, c'est quoi qu'on peut amener en médiation avec madame Fiset? J'ai moins compris, j'aimerais ça que vous m'éclairiez là-dessus.

3770

**Mme JULIE BROCHU FISET :**

Bien nous, on veut continuer en agriculture puis avec le tracé que vous nous proposez, vous nous enlevez qu'est-ce qu'on a. Comment c'est qu'on va pouvoir continuer? On n'est pas capables de respecter la Loi 45 (lire plutôt Loi 35), là, avec ce que vous nous enlevez, là. Ça veut dire qu'on n'est plus capables.

3775

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3780

Mais ça, c'est un cas plus complexe. Ce que je comprends dans les explications qu'on s'est fait donner sur les modalités d'expropriation, c'est-à-dire que les gens qui ont un commerce, bon, c'est une entreprise commerciale dans le sens que c'est une entreprise familiale agricole, ce que je comprenais c'est que les gens, à ce moment-là, il y a une négociation qui se fait en fonction du préjudice invoqué avec le ministère des Transports. Mais ça, ce que j'ai compris, comme monsieur Bergeron l'a dit, ça peut se faire formellement lorsque le projet a fait l'objet d'un décret. Alors, on est encore pris un peu avec la poule et l'œuf.

3785

Mais de principe, on peut discuter des principes généraux, c'est-à-dire le préjudice, l'expropriation se fait en fonction du préjudice subi, c'est exact, monsieur Bergeron? On peut... on peut autrement dit, on peut reconfirmer...

3790

**M. LUC BERGERON :**

Puis dans le cas de madame Fiset, c'est pire que ça, parce que nous, on ne peut pas conclure d'entente de gré à gré, c'est forcément le Tribunal d'expropriation parce que c'est considéré comme un commerce, une terre agricole, une exploitation agricole, je ne peux même pas finaliser une entente avec un propriétaire, c'est le tribunal qui doit conclure une entente. C'est la règle.

3795

3800

Maintenant, bien sûr je peux, en médiation, vous dire : «Regardez, on comprend le problème que vous nous soulevez, on comprend ça, là.» Si la médiation c'est de dire : «J'accepte que le tracé...» – comme je disais tantôt, dans les trois conditions, nous c'est le tracé C qui est le choix retenu, bon.

3805

3810 On a un tracé, ça vous cause des préjudices, on peut négocier avec vous en médiation dire comment on fera tantôt pour minimiser les impacts sur votre... donc, on pourrait vous trouver des terres ailleurs, ça pourrait faire votre affaire ou ne pas faire votre affaire. Mais ça va être difficile de conclure une entente avec vous là-dessus, on peut y aller sur des principes, mais on ne pourra pas négocier l'expropriation avec vous. On ne pourra pas vous dire : «Je vais vous offrir la terre là-bas, je vais l'acheter, je vais vous la vendre ou je vais vous la donner.»

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

3815 Pourquoi vous me l'avez dit le soir de la réunion d'information, vous avez dit : «Si vous voulez qu'on vous achète une autre terre, on va le faire.»

**M. LUC BERGERON :**

3820 Oui...

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

3825 C'est ça votre problème, vous avez des belles paroles, «on va faire ci, on va faire faire ça», mais l'autre qui passe en arrière de vous, par exemple, pour venir négocier l'expropriation, là, il n'a pas le même son de cloche que vous.

3830 C'est pour ça, à soir, moi, j'ai très peur de ça, là, la médiation, là. J'ai goûté à votre médecine, je sais qu'est-ce qui s'est passé. Vous me dites que les expropriations se règlent gré à gré. Faux, chez nous, ils nous ont forcés.

3835 C'est ça que vous dites que c'est une bonne entente? Je l'ai vécue l'expérience, là, je ne parle pas à travers mon chapeau. Ils ne voulaient pas régler le contracteur qui avait levé la maison tant qu'on ne vous signait pas un papier qu'on vous dégageait de toute responsabilité. Le contracteur, il a fait les travaux le 18 de juin, quand on a... il voulait être payé, ça a été au mois de janvier, l'année suivante, pour être payé. Vous me dites que vous réglez de gré à gré, je ne vous crois pas. Puis là, vous me dites... vous m'avez proposé ça le soir de la réunion d'information : «Si vous voulez une autre terre.»

3840 Moi, ce n'est pas moi qui les ai faits ces règlements-là, l'article 35 et 49, c'est le gouvernement puis on est obligés de les suivre, on est suivis à la lettre. Là, si vous venez nous couper tout ça, qu'est-ce qu'on va faire? On ne peut plus rien faire, autrement dit, on va tomber sur le B.S. ?

3845 **M. LUC BERGERON :**

Madame Fiset, ce que je dis, moi, je peux vous dire puis je vais continuer de vous le dire, même si vous n'aimez pas ça, je vais continuer de vous dire, une des façons qu'on peut élimi... pas éliminer, mais réduire les impacts qu'on a chez votre propriété, c'est oui, on va vous offrir des



3850 terres, mais dites-moi pas... je ne vous signerai pas un papier à soir en vous disant : «Je vais vous acheter la terre A, la terre B, la terre C», je ne suis pas capable de faire ça.

Mais si vous n'acceptez pas ça, en médiation, on ne sera pas capables de s'entendre parce qu'il y a deux éléments que je ne peux pas négocier, le tracé... Ce que je sens... vous  
3855 dites : «Changez de tracé, le problème va être réglé pour moi.» Bien, ça ce n'est pas négociable. Si vous acceptez qu'on puisse négocier en médiation en vous disant : «Une des possibilités, c'est qu'on va vous offrir des terres de compensation... »...

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

3860

À condition que ce soit écrit et signé. Puis celui qui va le signer, que ce soit respecté. Pas qu'est-ce que... qu'est-ce qu'on s'est tout fait dire, qu'on s'est tout fait promettre, lorsqu'on a eu des problèmes, il n'y a rien qui a été respecté. On aurait dû mettre ça par écrit.

3865 **M. LUC BERGERON :**

Madame Fiset, ce que je comprends de la procédure de médiation, c'est que lorsqu'on... si on s'entend, peu importe les parties ici, si on s'entend, ça va être écrit puis ça va faire partie du décret du Conseil des ministres.

3870

Une des conditions, c'est de dire : «La médiation qui s'est tenue, il s'est pris des engagements, ces engagements-là font partie du décret.» Ça veut dire que si je ne les respecte pas, le Conseil des ministres, pas moi, là, le Conseil des ministres m'a donné une obligation comme fonctionnaire, je suis tenu de respecter l'obligation du décret, au même titre que je suis  
3875 tenu de respecter les obligations environnementales, je suis tenu de respecter les...

Donc, ce n'est pas l'évaluateur ou le ministère... c'est un décret qui va nous obliger à dire : «Vous vous êtes engagés à», donc il s'agira de l'écrire.

3880 **Mme JULIE BROCHU Fiset :**

Si c'est respecté comme ça, ça a de l'allure, mais avec ce qu'on a vécu, ça n'a pas été respecté puis c'est pour ça qu'on est méfiants aujourd'hui, là.

3885 **M. LUC BERGERON :**

Mais vous là, quand vous avez été expropriés en 99...

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

3890

On n'a pas été expropriés.

**M. LUC BERGERON :**

3895 Ce n'était pas un décret d'expropriation, ça fait que ce n'était pas... c'était un autre processus.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3900 Mais je pense que ça donne un exemple, le Ministère peut présenter un cadre et vous pourrez le regarder. Si ça fait votre affaire, à ce moment-là, bien vous dites : O.K., ça me donne assez de garanties.» C'est certain qu'on voit, il ne faut pas s'attendre à une offre précise, c'est-à-dire tant d'argent ou tant de compensation exactement...

3905 **Mme JULIE BROCHU Fiset :**

Ce n'est pas l'argent.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3910 ... de toute façon les plans et devis ne sont pas là. Mais j'imagine, le ministère des Transports peut éclaircir, au point de vue orientations, quels sont les engagements en situation d'un commerce et dans un cas comme ça, qu'est-ce que le Ministère peut vous offrir.

3915 C'est évident qu'il ne peut sûrement pas s'engager à une terre en particulier, c'est certain, mais il peut s'engager à faire ce qui est en son pouvoir pour tenter de vous trouver une terre, sinon bien c'est des compensations financières, c'est ce que je comprends.

**M. LUC BERGERON :**

3920 C'est ça.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3925 Donc, ça veut dire que ça, c'est le cadre dans lequel le ministère des Transports peut opérer, ce que j'ai compris de l'explication de monsieur Bergeron. Alors ça, ça vous permet peut-être de réfléchir à ça pour dire : «Est-ce que dans cette optique-là, ça vaut la peine que le Ministère me présente une proposition?» À ce moment là, qui serait faite dans un cadre formel de médiation.

3930 Alors, il en irait de même dans le cas de monsieur Demers, que j'ai pu comprendre qu'il pourrait y avoir une confirmation des procédures, par exemple, d'un suivi pour le bruit et aussi des questions d'aménagement paysager.

3935 Là, on a parlé d'aménagement, madame Hamel a parlé d'aménagement en avant, mais ça peut être aussi un aménagement, je pense, bon, le Ministère, ici, ce que je peux voir, il y aurait... la route ici serait en remblai... en déblai ici, hein, dans la portion au sud de la rue Notre-Dame, elle serait plutôt en... c'est ça, en remblai. Donc, c'est-à-dire qu'il y a des aménagements d'emprise assez larges à ce moment-là.

3940

Peut-être que le Ministère est capable de présenter quelque chose de plus global, en disant : «Écoutez, à votre horizon sur la route, ça ne sera pas dégueulasse à voir, on va faire ça dans les règles de l'art, voici.»

3945

Bon, il y a des devis, je ne me souviens plus du numéro du devis, mais il y a le devis d'aménagement général, l'aménagement paysager général du MTQ qui peut être un bon indicateur de départ pour dire : «Voici, on s'engage à faire ça et peut-être un petit peu plus pour s'assurer qu'on ne laissera pas ça sur le roc ou je ne sais pas trop quoi, sur la terre noire, en tout cas ça va avoir de l'allure puis il n'y aura pas de tas de terre qui vont traîner.»

3950

Ça peut être un exemple que le ministère des Transports peut présenter dans le cadre d'une proposition préliminaire.

3955

Dans le cas de madame Richard et monsieur Richard, aussi, le Ministère peut dire : «Qu'est-ce que je peux faire dans le domaine du possible pour le 1293?», en ayant, bien entendu, comme j'ai dit tout à l'heure, à l'esprit de ne pas impacter le 1297 et le 1301. On se comprend, dans votre cas, madame Richard, il y a une contrainte, c'est certain. Et le Ministère, on le sait, quand il a le choix, il installe des buttes, quand il n'a plus le choix, à cause qu'il n'y a pas de place, il installe un mur.

3960

Dans ce cas-ci, une butte, de toute évidence, bon, ça arriverait que la butte arriverait pratiquement sur votre maison, ça veut dire l'expropriation, mais la butte impacterait le 1297 et le 1301, ce qui me fatigue. Mais par contre, ça n'empêche pas le Ministère peut-être de vous présenter quelque chose.

3965

Bon. Mais là, si tout le monde est d'accord à ça, on peut se donner jusqu'à lundi pour décider, est-ce que tout le monde est prêt à jouer le jeu, pour l'instant? Écoutez, si ça ne marche pas, ça ne marchera pas puis on va faire un rapport en disant : «Écoutez, il y a une tentative, il y a eu des propositions qui ont été faites, bon, une a été acceptée, disons, deux ont été refusées.» Bon, ça arrête là.

3970

Et là, le Ministre, lui, il est informé de ça, le Ministre c'est le décideur, c'est l'administrateur de la procédure d'évaluation et d'examen et c'est lui qui prend les décisions sur la suite des événements, en fonction des obligations que lui donne la loi.

3975

Oui, madame Richard.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

3980

D'accord. Mais ça va plus loin que ça, là, on parle du mur, mais ça va plus que ça, là, ça demande un réaménagement de cour, ça demande un réaménagement de l'entrée. Ça va plus loin que ça, là.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

3985

Bien, c'est ça, on peut voir qu'il y a d'autres choses qui peuvent aller avec ça.

**Mme MARYSE HAMEL :**

3990

Si je peux peut-être juste faire un commentaire à ce que vous dites, exemple, aménager dans le secteur, le côté où il y a le cul-de-sac, qui est quand même une partie de terrain pour l'instant, dans le visuel, pour le vidéo c'était comme gazonné, mais si on parlait de réaménagement paysager dans ce secteur-là, comme la butte était... – est-ce que c'est des éléments qui sont... est-ce que c'est des éléments comme ça auxquels vous pensez?

3995

**Mme GÉRARD RICHARD :**

Ça pourrait.

4000

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Dans ce sens-là, oui, je pense que ça pourrait être ça.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4005

Vous pensez? Vous pensez ? Des propositions.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4010

Oui, puis l'aménagement au niveau de... on enlève des arbres, en remettre et s'il y a une haie de cèdre qui limite à l'entrée et tout ça.

**M. LUC BERGERON :**

4015

Ça, on peut tout négocier ça en médiation...

**Mme CÉCILE RICHARD :**

Bon, c'est ça que je voulais savoir.

4020

**Mme MARYSE HAMEL :**

Ça, c'est des choses qu'on peut regarder puis je ne sais pas jusqu'à quel niveau vous voulez pour des propositions... on discutera de ça.

4025

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui, bien c'est ça, c'est que vous voyez un peu, ça fait que là... mais de toute façon on va... je pense que tout le monde si on se donne jusqu'à lundi, on reconfirme ça.

4030

Oui, monsieur et madame Demers.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

4035

Moi, j'ai juste un commentaire. Tout à l'heure, monsieur Bergeron, vous nous disiez qu'entre le tracé A et le tracé B, il y avait différents critères. Entre autres, il y avait un petit 6,2 M \$ puis un 8,5 M \$ puis c'était un critère, mais quand on est dans ces chiffres-là, ce n'est pas très important. Quand on parle, nous, d'avoir des compensations, d'être exproprié, ça devient dramatique. Notre maison ne vaut pas 2 M \$...

4040

**M. LUC BERGERON :**

Ce n'est pas ça.

4045

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

... et vous ne pouvez pas rien nous garantir, mais entre 2 M \$, ce n'est pas trop pire.

**M. LUC BERGERON :**

4050

Si vous avez compris ça, c'est parce que je me suis mal exprimé.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

4055

Bien, c'est ce que je j'ai compris.

**M. LUC BERGERON :**

4060

C'est que la Loi de l'expropriation, pas Luc Bergeron, pas Claude Stevens, pas monsieur Germain, la Loi de l'expropriation, le Ministère exproprie des milliers de propriétés par année, la Loi de l'expropriation, elle nous fixe des balises.

4065

Je vais vous en donner une. Vous avez une propriété, vous êtes à 100 pieds de la route, je fais une autre route, je déplace la route à 1000 pieds de chez vous, avant vous déneigeiez 100 pieds, là, vous avez 1000 pieds à déneiger. Ça, la Loi elle dit : «Je dois vous compenser.» Mais si je déplace la route de dix pieds, je n'ai pas à vous exproprier pour ça. Donc, la Loi, là, elle m'empêche... parce qu'il y a des gens qui disent, c'est vrai que la route elle ne passe pas chez nous, mais elle me dérange, expropriez-moi, donc. La Loi d'expropriation m'interdit de faire ça.

4070

Pas parce que je ne peux pas décider, j'aurais pu dire, c'est vrai, la personne, ça va... elle va tout avoir la poussière, la Loi m'interdit de faire ça, donc c'est ce que j'ai dit tantôt, dans le cadre des processus d'expropriation, la Loi, elle nous donne des balises. Elle me dit : «Si une route a un impact sur un citoyen parce que... trois pieds plus haut ou trois pieds plus bas, j'ai le droit de l'exproprier.» Mais autrement, là, je n'ai pas le droit.

4075

Donc, le bruit, ce n'est pas un critère d'expropriation. J'ai-tu été clair? Le bruit... si quelqu'un dit : «Vous m'avez impacté le bruit, vous devez m'exproprier.» La Loi m'interdit d'exproprier pour le bruit. Bon, je dois trouver d'autre chose. Ça peut être d'autres nuisances, ça peut être le rapprochement, ça peut être la route, elle passe quatre pieds au-dessus de ce qu'elle passait avant. Donc, c'est ça qu'on va négocier avec vous. Je suis d'accord à négocier, mais j'essaie de dire qu'il y a des choses que la Loi m'empêchera de faire. Pas parce que je ne veux pas le faire, c'est parce que la Loi m'empêchera.

4080

4085

Quand on vous rencontrera, on vous expliquera ce qu'on peut faire puis ce qu'on ne peut pas faire, mais ça fait partie de la médiation, je pense.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

O.K. Monsieur Demers.

4090

**M. CHARLES DEMERS :**

La question s'adresse à vous, monsieur Germain, et j'aimerais vous dire que je pense qu'on est aussi bien d'attendre jusqu'à lundi parce que la journée commence à nous rentrer dans le corps, en tout cas, en ce qui me concerne.

4095

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui.

4100

**M. CHARLES DEMERS :**

Vous avez dit pour le 1293, qu'il y avait des impacts possibles sur le 1297 et le 1301, mais dans le cas où madame Hamel parlait tantôt, de la possibilité d'élargir l'emprise et de faire peut-être un bouton ou faire un mur, à ce moment-là, on toucherait les lots 1084P et probablement le lot 108P, c'est des tiers qui ne sont pas présents. Donc, vous vous objecteriez à ce genre de situation-là.

4105

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4110

Il faut faire attention, c'est que dans un... je ne peux pas entériner une entente unilatéralement, à ce moment-là, en disant... je serais obligé de le mentionner... écoutez, je ne peux pas empêcher – exemple, si monsieur Richard demain matin, il décide de lancer un coup de téléphone à monsieur Bergeron puis il dit on veut se voir, les deux. Moi, je ne peux pas empêcher les deux de se voir, par exemple. Ils peuvent arriver à une entente.

4115

Par contre, si moi, je suis témoin d'entente en disant, oups! j'ai vent de quelque chose, moi, il faut que j'avertisse tout le monde en disant : il ne faut pas que les ententes, si ça vient à ma connaissance, au 1301, entre autres, là, et 1297. Parce que sur l'image que j'ai ici, on voit

4120 qu'il y a le talus. Le talus, à l'œil, là, je ne sais pas quelle largeur il a, mais il m'a l'air à avoir un bon minimum 20 mètres, là, hein, on peut parler de 60 pieds ce talus-là, à la base. Alors, on voit que le mur antibruit, lui, il a peut-être, avec sa base, cinq mètres de large, mais le talus il y a 20 mètres.

4125 Alors, c'est évident que si l'entente c'était on fait un talus, parce que le talus, ce que je comprends, et le mur antibruit ne protègent pas uniquement le 1293 contre le bruit, mais ils protègent, à l'œil, le 1280 qui est de l'autre côté et le 1284, hein. Ça voudrait dire que si on met un mur... un talus et ça obligerait, par exemple, à l'expropriation du 1293, mais ce fameux talus là, ça obligerait à modifier la limite d'expropriation du MTQ et à ce moment-là, on aurait un empiètement potentiel, selon la ligne que je vois, là, c'est à confirmer par un arpentage, mais à  
4130 l'œil, on voit qu'il y a un empiètement potentiel dans la cour arrière du 1297 et du 1301.

Alors ça, ça me pose un problème personnel, en disant : ces gens-là, c'est quoi leur avis là-dessus?

4135

**Mme MARYSE HAMEL :**

C'est sûr qu'avec une butte, il y a au moins une autre résidence qu'on devrait toucher parce que je regardais... on a au moins une autre résidence, le 1297, puis l'autre suivant aussi...

4140

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Le 1301.

4145

**Mme MARYSE HAMEL :**

... aurait un impact important, qui serait dans le même domaine que l'impact qui est fait chez monsieur et madame Richard. Ça fait qu'à ce moment-là, ça m'apparaît aussi clair que ces propriétaires-là sont touchés. Mais j'aurais une question à poser pour comprendre la médiation.  
4150 Est-ce que ça se pourrait, à ce moment-là, de faire... de faire participer deux autres personnes à la négociation, en termes de médiation...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4155

C'est ça, c'est que...

**Mme MARYSE HAMEL :**

... pour en venir à une décision? Je ne sais pas si monsieur Bergeron ou Stevens... –  
4160 pardon, je voudrais...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4165 C'est possible, c'est possible, si la volonté, en disant : écoutez, on s'en va vers une chose  
qui est susceptible d'impacter le 1301 et le 1297, on peut impliquer ces gens-là dans le  
processus et leur demander ce qu'ils en pensent. C'est important, parce que ça va m'influencer  
énormément à ce moment-là si ces gens-là disent : «Bien, O.K., nous on est d'accord avec la  
proposition.» Bien là, en autant qu'ils sont bien informés.

4170 Mais ma responsabilité, c'est de s'assurer que ces gens-là ne subiront pas un impact  
sans le savoir.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4175 C'est ça...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4180 C'est ça, la nuance elle est là.

**Mme MARYSE HAMEL :**

... mais je comprends que s'ils pouvaient être impliqués, ça pourrait...

4185 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Si c'est la volonté du MTQ de tenter d'aller, à ce moment-là, dans ce sens-là, bien à ce  
moment-là, on peut, pour éviter des impacts sur des tiers, impliquer ces tiers-là.

4190 **Mme MARYSE HAMEL :**

O.K., c'est ce que je voulais comprendre.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4195 Mais ça appartient au Ministère à ce stade-ci et non à moi de prendre une décision dans  
un sens ou dans l'autre. Je vous dis, si vous allez dans une direction, exemple, de butte  
antibruit, ça implique les deux autres propriétés et là...

4200 **Mme MARYSE HAMEL :**

Oui, on est conscients.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4205 ... j'interviens en disant : «Wo! wo! un instant.» C'est ce que je veux dire. C'est clair.

**Mme MARYSE HAMEL :**



4210 Hum, on est conscients.

**M. CLAUDE STEVENS :**

4215 C'est possible de le faire, mais en invitant les autres parties qui pourraient être impliquées.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4220 Ah oui, parce que moi, si vous ne les invitez pas, à ce moment-là, je ne peux pas entériner...

**Mme MARYSE HAMEL :**

4225 On est conscients.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4230 ... je suis obligé de dénoncer, même. Je veux dire, j'informe le Ministre, il s'est fait une entente et je ne suis pas d'accord, à ce moment-là... parce qu'elle ne respecte pas les droits des tiers, à ce moment-là, je la dénonce.

**M. CLAUDE STEVENS :**

4235 Ce n'est pas dans nos intentions de faire une chose comme ça.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

C'est ma responsabilité.

4240 **M. CLAUDE STEVENS :**

Ah, effectivement, on en convient parfaitement.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4245 Je ne sais pas, monsieur Demers, si vous parliez de parties de terrain qui étaient devant... si jamais on élargissait l'emprise devant chez vous, si ça pouvait impacter d'autres propriétaires aussi? Je pense que c'est une question...

4250 **M. CHARLES DEMERS :**

Oui, c'était à niveau-là, là, c'est le lot 1084P...

**Mme MARYSE HAMEL :**

4255

D'autres propriétés?

**M. CHARLES DEMERS :**

4260

... et le lot 108P, à partir du moment où on élargit, là, c'est ce que vous soumettiez tantôt, pour faire un talus ici, bien ça touche à ceux lots là, et c'est des propriétés additionnelles.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4265

Si jamais on choisissait de prendre plus d'emprise pour améliorer...

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

4270

Il y a des tiers.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4275

... une mesure d'atténuation, ça voudrait dire qu'à ce moment-là, on devrait aussi impliquer les propriétaires de ces sections de terrain, là? O.K.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4280

C'est ça, s'il y a des modifications, dès qu'on va jouer dans une modification à l'emprise de quelques mètres, c'est évident si ça touche uniquement le propriétaire concerné, ça va de soi. Si ça touche d'autres personnes, à ce moment-là, notre responsabilité est d'impliquer les propriétaires touchés, voir s'ils sont d'accord et il faut qu'ils soient très bien impliqués.

4285

Alors, on voit qu'il y a une marge de manœuvre d'impliquer des tiers, mais si on arrive à 50 tiers, là, ça vient ingérable, on se comprend.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4290

Je ne sais pas si je peux ajouter quelque chose à la réflexion, là, mais je sais que... vous savez que les emprises et tout ça, ce n'est pas encore définitif et puis à ce moment-là, dépendamment de l'impact, en tout cas, de la grosseur de l'impact prévisible, il y a certaines propriétés qui étaient quand même touchées, quand même qu'on élargit une petite bande de terrain pour accommoder une certaine situation, l'impact est pratiquement le même. Par contre, chez certaines autres personnes, c'est quelque chose de substantiel, exemple... je ne sais pas si vous suivez un peu ma réflexion, mais je me questionnais à savoir jusqu'à quel point...

4295

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4300 Bien écoutez, c'est évident que si on est pour impliquer 100 personnes, la médiation devient impraticable. On voit qu'au point de vue réaménagement de l'emprise, il y a des propriétés qui sont aussi impactées qui se font rogner, là, des bouts de terrain. Mais ces gens-là n'ont pas fait de demande d'audience. Si on ne modifie pas le projet, bien on ne les invite pas, bien entendu, à la médiation.

4305 Ça n'empêche pas, si le ministère des Transports décide, dit : «Écoutez, moi, j'ai regardé ça puis je veux offrir une équivalence, en disant, regarde je ne veux pas que quelqu'un après ça vienne chialer en disant lui, il a eu plus, puis c'est dans le domaine du raisonnable, on va l'offrir à tout le monde.» Mais c'est la décision du Ministère, à ce moment-là, de le dire.

4310 Par exemple, je ne le sais pas, moi, si la propriété du 1476, l'autre côté de la rue, bon, elle se fait rogner un peu, bien là, peut-être que le Ministère va dire... on sait qu'il y a des procédures d'aménagement paysager quand il y a des emprises. Mais là, on n'implique pas les gens, ils n'ont pas fait de demande d'audience.

4315 C'est la limite de la médiation, là, on est ici parce que des gens ont fait des requêtes. Et on est ici pour les gens qui ont des requêtes. On essaie de trouver un aménagement en tenant compte du fait qu'il ne faut pas impacter des tiers, sans qu'ils le sachent, du moins et même s'ils le savent, bien, quant à moi, il faut qu'ils donnent leur accord à ça. Parce que s'il y a un désaccord de leur part, bien, je suis obligé de dénoncer l'entente. On se comprend. Alors, tant qu'on ne touche pas les autres parties du projet, bien on n'implique pas les gens qui sont là.

4320 C'est les règles du jeu de la médiation. O.K., on se comprend bien. Alors...

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4325 J'aurais une question, monsieur Germain.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Oui?

4330 **Mme CÉCILE RICHARD :**

Concernant l'intervention de monsieur Turgeon tout à l'heure, lorsqu'il parlait, bien, à monsieur Bergeron concernant les demandes de soumissions pour les travaux, il spécifiait que : «Est-ce que c'est possible dans vos demandes dans les projets de construction que vous fassiez allusion, dans vos critères, des entrepreneurs, que soient intégrés les modes d'atténuation lors des travaux? Est-ce que c'est possible ça?» Est-ce que vous comprenez ma question?

4335

**M. CLAUDE STEVENS :**

4340 Des modes d'atténuation.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4345 Des modes d'atténuation durant les travaux, comme monsieur Demers faisait allusion, là.  
Est-ce que ça se fait?

**M. LUC BERGERON :**

4350 Exemple, bien il y en a... on a donné tantôt un exemple, là, bon, l'entrepreneur, il est tenu  
de suivre les réglementations, évidemment, municipales, on disait tantôt, bon 7 h à 6 h le soir,  
cinq jours par semaine. Ça, il va être obligé de s'y conformer. Mais, moi, je ne pourrais pas dire  
dans le contrat, par exemple : «Tu ne pourras pas travailler avant 10 h le matin puis le vendredi,  
le 24 juin, travaille pas puis... » Je ne pourrais pas lui dire ça. En tout cas, ce n'est pas dans la  
4355 culture du Ministère, puis on ne s'immisce pas dans les moyens, on ne s'immisce que dans les  
résultats.

On peut fixer à l'entrepreneur des résultats : «Je ne veux pas que tu aies un impact sur le  
bruit, par exemple, je ne veux pas que tu... » Mais je ne peux pas m'immiscer dans les moyens.  
Donc, dès que vous allez me dire «Bien, empêche l'entrepreneur de travailler avant 10 h chez  
4360 nous.» Je ne pourrais pas faire ça.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4365 Non, ce n'était pas dans ce sens-là, c'était surtout des murs protecteurs pour ne pas voir  
venir les... c'était dans ce sens-là.

**M. LUC BERGERON :**

4370 Ça, c'est une condition de contrat, ça.

**M. CLAUDE STEVENS :**

4375 Ça, ça fait partie de nos plans et devis, c'est qu'on indique à l'entrepreneur qu'il doit faire  
ça. On parlait tantôt d'aménagement paysager, c'est qu'on prévoit de l'aménagement paysager  
le long de ce parcours-là. Donc, on dit à l'entrepreneur : «À cet endroit-là, tu vas planter telle  
sorte d'arbres ou d'arbustes ou quoi que ce soit.» C'est nous qui... et ça, c'est...

**M. LUC BERGERON :**

4380 C'est contractuel.

**M. CLAUDE STEVENS :**

4385 ... ça, c'est nous autres qui le déterminent. Donc, l'entrepreneur il ne le met pas si ça lui  
tente, il le met parce que c'est nous autres qui lui demandent. Mais par contre, on ne peut pas  
intervenir dans sa façon qu'il va le faire.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4390 Non, je comprends.

**M. CLAUDE STEVENS :**

4395 Nous autres, ce qu'on veut, je reviens à mon arbre, si on dit qu'à tel endroit on lui demande de mettre une haie de cèdre, du point A au point B puis que la haie, elle doit avoir telle hauteur, qu'il la mette comme il voudra, on ne regarde pas de la façon qu'il le fait, mais on veut avoir une haie de cèdre. Puis en plus, quand on parle de la végétation, c'est qu'il doit nous la garantir... au bout de deux ans, la haie de cèdre, il faut qu'elle soit encore en vie, si elle n'est pas en vie, il faut qu'il la recommence.

4400

**Mme CÉCILE RICHARD :**

D'accord. Ça, ça va.

4405

**M. CLAUDE STEVENS :**

4410 Mais ça, c'est des choses qu'on lui demande, mais on ne touchera pas à la façon dont il doit le faire. S'il veut mettre sa haie de cèdre avant de commencer à faire son terrassement, là, c'est son problème, O.K. Mais à la fin, là, il faut qu'il y ait la route et la haie de cèdre, O.K., on se comprend, là. Maintenant, dans l'ordre qu'il va le faire, ça s'est son problème. On ne s'immisce pas dans cette partie-là.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4415 D'accord. Moi, je parlais durant les travaux, est-ce que c'est possible qu'il y ait quelque chose de protecteur pour ne pas voir les véhicules lourds et la poussière et tout ça, là? Ça va être à...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4420

Si vous permettez...

**M. GÉRARD RICHARD :**

4425 Exemple, est-ce qu'ils peuvent faire le mur de béton, comme en arrière de chez moi, exemple, avant de faire des travaux? La balance, est-ce qu'ils peuvent commencer?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4430

Ça, c'est lors de l'aménagement, là.

**M. GÉRARD RICHARD :**

Ça, c'est difficile, là, là.

4435

**M. CLAUDE STEVENS :**

Ça, c'est difficile, parce que là, c'est l'ordre dans lequel il va le faire.

4440

**M. LUC BERGERON :**

On est dans la marge parce que là, on commence... parce que l'entrepreneur va peut-être me dire : «Moi, je voulais mettre mon drainage avant, je voulais...» Et là, je ne sais pas si je pourrais vous répondre à ça, on peut vérifier, là, mais je comprends votre problématique, là.

4445

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Parce qu'il faut le regarder...

4450

**M. GÉRARD RICHARD :**

Strictement pour nous, exemple, comme peut-être pour d'autres, c'est sûr que si on avait la chance au moins qu'ils débutent les travaux par ça, là, c'est une question que je pose, O.K., ce n'est pas un ordre, là, que je donne, c'est sûr que pendant deux ans de travaux, là, bien on serait au moins soulagés du bruit et... c'est une question.

4455

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Parce que ce que je comprends, le Ministère aussi quand même, sans dicter des choses trop précises à l'entrepreneur, il peut quand même lui donner une certaine forme de marge de contrainte. Il peut lui dire... sans dire : «Rapproche-toi pas trop de la propriété du 1381.» Bon ça, je comprends que ça vient difficile.

4460

Par contre, il peut dire à l'entrepreneur : «Tu dois faire en sorte... il y a beaucoup de gens qui vivent dans ce coin-là, hein.» Si le chantier est dans le bois puis il n'y a pas un chat, bien là, l'entrepreneur va se gouverner d'une certaine façon. S'il est en milieu habité, il se gouverne de façon différente. Vous pouvez quand même lui exiger des contraintes générales. «Ton chantier, tu ne l'installes pas à côté d'une maison, tes chiottes, par exemple, bon, les *backhouses* tu n'installes pas ça à côté des maisons non plus.»

4465

4470

Donc, vous pouvez quand même lui dire des cadres généraux dans un milieu habité via une certaine façon de faire. Peut-être qu'en y pensant, vous pourriez arriver avec des propositions d'engagement, on va s'assurer que l'entrepreneur va se ramasser dans son chantier, il va l'aménager pour minimiser les impacts. On ne sait pas où il va être son chantier, mais vous pouvez peut-être dire des conditions générales comme ça. Je pense que ça pourrait être aussi dans le domaine du possible des propositions comme ça.

4475

**M. LUC BERGERON :**

4480 Peut-être pas d'emblée, mais il s'agira...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4485 Peut-être ça serait possible aussi, dans le cas surtout des préoccupations de monsieur Demers, à savoir : «Bien, on ne voudrait pas se retrouver avec tout le chantier à côté de chez nous à cinq mètres, là.» Vous pouvez demander des marges de recul, j'imagine, comme par exemple, on a souvent des exigences bien bien précises, tel ruisseau doit être protégé, il doit y avoir un étang de captation qui doit être mis pour capter les matières en suspension. Le Ministère est très précis, il va identifier nommément. Donc, l'entrepreneur a une contrainte avant  
4490 les travaux : «Installe ton bassin», hein, quelque chose comme ça.

**M. LUC BERGERON :**

4495 C'est vrai.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4500 Donc, vous pourrez regarder ça. Et là, il pourrait y avoir une proposition de faite pour la semaine prochaine. En tout cas, commencez à y réfléchir. Lundi, on aurait une discussion, une confirmation à savoir est-ce qu'il y a une volonté de faire la médiation.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4505 Parce qu'on s'entend que ça va être deux années et plus, infernales, là.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4510 Je pourrais peut-être vous revenir pour les séquences de travaux, mais il y a une grande partie des travaux qui va se faire aussi à l'extérieur, là, puis ce n'est peut-être pas... on peut-être vous donner un certain nombre d'informations sur comment les travaux pourraient procéder. Non?

**M. LUC BERGERON :**

4515 Ça ne les touche pas, ça fait que...

**M. CLAUDE STEVENS :**

4520 Non, c'est parce qu'on ne peut pas rentrer dans le mécanisme, dans la façon de faire d'un l'entrepreneur, c'est ça, là.

**M. LUC BERGERON :**

4525 Non, mais ailleurs, là, je comprends qu'est-ce que tu veux dire, mais j'imagine que ça ne vous intéresse pas, là. C'est qui vous intéresse, c'est chez eux.

**Mme MARYSE HAMEL :**

4530 Non, mais pour chez eux, donner des précisions. Je vais voir à vérifier des choses.

**Mme GUYLAINE DUMAIS :**

Bien, c'est parce que nous autres c'est...

4535 **Mme CÉCILE RICHARD :**

Oui.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4540

En tout cas, on va avoir quelques jours pour y penser, comme on a dit tout à l'heure, là, il commence à être tard, tout le monde commence à être un petit peu fatigué, on pourra y réfléchir. Lundi, on recontacterait chacun des requérants en tenant compte, bon, monsieur Turgeon, on tient compte que ce que vous nous avez dit tout à l'heure, si vous êtes... vous allez être parti pour  
4545 quelques jours. Donc, on travaillerait, à court terme, avec les trois requérants, en tenant compte quand même de monsieur Turgeon, la question de la médiation, on se fait confiance. Donc, monsieur Turgeon a quand même dit des choses très claires tout à l'heure.

4550 Alors, on pourrait procéder avec les trois autres requérants, lundi on les contacterait. Le but, bien entendu, on a un certain processus formel, s'il y a consentement à la médiation, il faut l'officialiser. Donc, on vous demande... on va vous demander de signer un consentement à la médiation.

4555 Il faut bien comprendre, si vous signez le consentement à la médiation, ça n'attaque pas la validité de votre demande d'audience, on se comprend là-dessus et ça ne vous lie pas en aucune façon, ni le ministère des Transports, ni chacun des requérants à arriver à une entente.

4560 Ce n'est qu'une formalisation, une officialisation qui est gardée dans nos dossiers qu'il y a eu consentement à la médiation ; ça n'a aucune obligation de votre part. Il faut que ce soit très clair cette histoire de consentement à la médiation, ce n'est que pour officialiser le processus.

**M. LUC BERGERON :**

4565 Monsieur Germain, juste dans le processus, là, on comprenait tout à l'heure que vous avez une obligation d'identifier auprès du Ministre, d'ici le 21 ou le 20 décembre, qu'on ira ou on n'ira pas en médiation.



**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4570 Je répète la nuance. Le Ministre a écrit, là, je ne veux pas me tromper, dans sa lettre, il a dit, si... normalement, il nous dit : «On vous donne 60 jours, le BAPE pour faire la médiation. S'il n'y a pas médiation, il faut que vous me fassiez rapport en dedans de 30 jours.» C'est-à-dire avant le 20 novembre, il faut que je lui confirme : il n'y a pas eu de médiation. Je peux lui confirmer demain matin, là, on se comprend. Mais je ne peux pas... il me dit : «Je ne veux pas  
4575 que tu me confirmes ça le 25 décembre.»

**M. LUC BERGERON :**

Oui, mais moi, ma question, elle visait la fin de la médiation, c'est quand?  
4580

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Bon, la fin de la médiation, pour l'instant, le Ministre, il nous a dit : «On vous donne 60 jours», O.K. Mais on comprend, il y a la période des Fêtes, on se comprend, s'il faut 15 jours de plus à la fin, c'est-à-dire, ça nous mène au 20 janvier, s'il nous manque deux semaines ou trois semaines, là, moi, je vais contacter le président du BAPE, je vais dire : «Monsieur le président, pouvez-vous écrire au Ministre, on aurait besoin de quelques jours de plus?» Puis là, on regarde comment il nous faut et là, on fait la proposition au Ministre.  
4585

**M. LUC BERGERON :**

Mais ce n'est pas le 20 décembre qui est la date finale de conclure la médiation?  
4590

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Non non non, mais pour moi, si on tourne en rond, c'est-à-dire que si lundi, par exemple, je n'ai pas de nouvelles, il y a des gens qui veulent plus de temps, je peux dire aux gens : «Oui, je peux encore vous donner du temps parce que je ne suis pas encore rendu au 20 décembre.»  
4595

Mais rendu au 20 décembre, supposons que je n'ai pas encore eu de consentement à la médiation, là, je suis obligé d'appeler les gens dire : «Écoutez, là, je vous appelle, vous me confirmez parce que sinon, devant moi, j'ai un projet de lettre adressé au président du Bureau qui va... et le président va acheminer cette lettre-là la même journée au Ministre pour lui dire : «Il n'y a pas de médiation.» Et ça s'arrête là le processus.  
4600

C'est cette nuance-là. Maintenant, le Ministre m'a demandé, en disant... il nous demande en disant : «Essayez d'arriver ça pour le 20 janvier.» Mais on comprend, par le passé, lorsque ça va bien, le Ministre son objectif, ce n'est pas de dire : «Je pressurise les gens.» Mais pour l'instant, il nous a donné un cadre en disant : «Le BAPE, grouillez-vous, essayez de voir si vous pouvez arriver à une entente en dedans de 60 jours. Sinon, bien écoutez, revenez me voir puis vous justifiez à ce moment-là un délai additionnel.»  
4605  
4610

4615 Autrement dit, le Ministre ne nous donne pas trois ans pour la faire, on se comprend. Mais il peut nous donner deux mois de plus, par exemple, s'il y a des choses complexes qui doivent se régler. Oui, monsieur Stevens.

**M. CLAUDE STEVENS :**

4620 Les rencontres de médiation, c'est tout le monde ensemble ou...

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Bon, c'est certain que...

4625 **M. CLAUDE STEVENS :**

Advenant... mettons une hypothèse que tout le monde est d'accord à aller puis à entamer la médiation, donc il y a des rencontres qui vont avoir lieu.

4630 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4635 Bien, on peut... c'est évident que ça peut être fastidieux, là, s'il y a un *fine tuning* de négociations avec une des parties et ça prend un certain temps, bien, il ne peut pas imposer ça aux autres, dans le sens que les autres n'auront pas d'intérêt. Bon, je ne peux pas leur imposer, on se comprend?

**M. CLAUDE STEVENS :**

C'est ce genre de questions là.

4640

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4645 Alors, c'est à nous à regarder ça en disant : «Écoutez, si les gens s'entendent en disant, bon ça, il y a une négociation plus pointue à ce niveau-là», peut-être les gens peuvent dire : «Ça m'intéresse d'y assister comme observateur ou ça ne m'intéresse pas, mais je veux être tenu au courant.» Parce que souvent quand on officialise les choses, bien là, on garde des traces écrites de ça, soit par les transcriptions ou autrement, mais on n'est pas obligés, là, de tous être là tout le temps. On se comprend.

4650 **M. LUC BERGERON :**

Puis le BAPE est-tu toujours présent, lui, à ces rencontres-là?

4655 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Écoutez, si on veut que le rapport du BAPE fasse état d'une entente et comment elle s'est produite, il faut que je sois là. Si je ne suis pas là, je peux dire bien oui je peux... : «Oui, il y a eu une rencontre, mais je ne sais pas trop dans quel cadre elle s'est produite.»

4660 **M. LUC BERGERON :**

O.K.

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4665

Bon bien... idéalement, c'est mieux que le BAPE soit là, mais je ne peux pas forcer les gens – ça il faut comprendre, la médiation, je ne peux pas vous forcer. Vous pouvez décider de vous appeler demain matin puis de négocier un *deal* puis vous allez nous écrire une lettre mardi prochain en disant : «On s'est entendus, on n'a plus besoin de Michel Germain.» Vous avez le droit, vous pouvez le faire.

4670

Mais comme je vous dis, ce qu'on propose via le BAPE, c'est un processus ordonné puis on s'assure de protéger les tiers, s'assurer qu'on n'arrive pas avec des ententes préjudiciables qui vont empirer les impacts. Donc, on a un médiateur, on a un intermédiaire. C'est simplement ça qu'on offre au BAPE, dans le cadre d'une médiation.

4675

Et on fait des suggestions et on essaie de faire au mieux pour voir si on voit qu'il y a un intérêt peut-être à... à ce moment-là, ça pourrait donner un avantage, on fait des suggestions, on en fait, mais je n'imposerai rien, en aucune façon ici, et tout est basé sur la confiance, c'est simplement ça. C'est beau.

4680

Alors, on va mettre fin officiellement à la rencontre de ce soir. Alors, madame Gélinas va vous distribuer le formulaire, là, qu'on fait signer, qui vous indique comment c'est libellé, c'est le processus standard de la médiation pour le consentement à la médiation.

4685

Alors, madame Gélinas vous recontacterait lundi. Bien entendu, si vous dites : «Je suis prêt à signer demain» bien là, il n'y a pas de problème, là, mais normalement, il y aurait un contact de tout le monde pour lundi. Ça vous va? Et à ce moment-là, on informera...

4690 **Mme CÉCILE RICHARD :**

Moi, je peux reporter ça à mardi, s'il vous plaît?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4695

Oui?

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4700

Moi, ça pourrait aller à mardi?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Vous voulez aller à mardi?

4705

**Mme CÉCILE RICHARD :**

À mardi, oui.

4710

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Pas de problème. Monique prend ça en note. O.K. Merci. Alors, Monique, madame Richard aimerait ça attendre à mardi.

4715

**Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice :**

O.K.

**Mme CÉCILE RICHARD :**

4720

Mais est-ce que ça convient pour tout le monde?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4725

Vous, madame Fiset, lundi ça vous va ou mardi?

**Mme JULIE BROCHU Fiset :**

Ça m'adonnerait mieux mardi, lundi je suis occupée toute la journée.

4730

**Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice :**

D'accord, mardi.

4735

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

Donc, vous préférez mardi.

**Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice :**

4740

Monsieur Demers, vous?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4745

Oui, monsieur Demers.

**M. CHARLES DEMERS :**

Il n'y a pas de problème.

4750

**Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice :**

Lundi, il n'y a pas de problème?

4755

**M. CHARLES DEMERS :**

Mardi.

**Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice :**

4760

Mardi?

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

4765

Mardi vous aussi.

**Mme MONIQUE GÉLINAS, coordonnatrice :**

Bon, bien, je vais appeler tout le monde mardi, d'abord.

4770

**M. MICHEL GERMAIN, commissaire-médiateur :**

O.K. Donc, on s'entend pour mardi.

4775

**22 h 17 – FIN DE LA SÉANCE**

Je soussignée, Line Perreault, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription de mes notes sténographiques, prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4780

---

Line Perreault, s.o.