

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

ÉTAIT PRÉSENTE: Mme LUCIE BIGUÉ, présidente

**AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET  
DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 367 ENTRE  
SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES ET  
SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER  
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 31 janvier 2007 à 19 h 30  
Résidence André Coindre, Salle Jeanne-Landry  
Campus Notre-Dame-de-Foy  
5030, rue Clément-Lockwell  
Saint-Augustin-de-Desmaures

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 31 JANVIER 2007  
SÉANCE DE LA SOIRÉE  
MOT DE LA PRÉSIDENTE ..... 1  
PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS  
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE..... 8  
    M. Alexandre Turgeon  
Mme CÉCILE RICHARD ..... 12  
M. CHARLES DEMERS ..... 13  
Mme JULIE Fiset ..... 13  
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR ..... 15  
REPRISE DE LA SÉANCE  
PÉRIODE DE QUESTIONS  
COMITÉ RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ..... 23  
    M. Alexandre Turgeon  
Mme CÉCILE RICHARD ..... 46  
M. EDDIE BUJOLD ..... 55  
M. BENOÎT AUDET ..... 62  
Mme JULIE Fiset ..... 73

---

**SÉANCE DU 31 JANVIER 2007**  
**SÉANCE DE LA SOIRÉE**  
**MOT DE LA PRÉSIDENTE**

5

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors mesdames, messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette première partie d'audience publique portant sur le projet de réaménagement de l'autoroute, de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

10

Mon nom est Lucie Bigué et j'ai été désignée pour présider cette Commission par le président du Bureau des audiences publiques sur l'environnement, monsieur William Cosgrove. Je précise que je suis assermentée devant un juge de la Cour supérieure du Québec et dispose des pouvoirs d'une commission d'enquête.

15

De par ma fonction, je suis également engagée à respecter le Code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ce code permet d'assurer la transparence, l'impartialité, la neutralité des commissions.

20

De plus, chaque commission du BAPE est autonome, indépendante. Par conséquent, elle est maître de ses décisions et de son analyse et du contenu de son rapport.

J'ai la responsabilité d'accomplir ce mandat qui a été confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Claude Béchar d dont je vous fais la lecture. Alors:

25

"Monsieur le Président, en ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et en vertu des pouvoirs qui me sont conférés par le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de réaménagement de la route 367 dans les limites de l'arrondissement Laurentien de la ville de Québec, entre Saint-Augustin-de-Desmaures et la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, projet soumis par le ministère des Transports, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'elle en aura faite.

35

"Le mandat du Bureau débutera le 29 janvier 2007.

"Alors je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet.

40

"Veuillez agréer, monsieur le Président..."

45 Alors je vais présenter le BAPE. Je rappelle au départ que le BAPE a pour mission d'informer et de consulter la population de manière à fournir au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un éclairage dans la prise de décision gouvernementale sur certains projets, dans une perspective de développement durable.

50 À cet égard, la notion d'environnement retenue par le BAPE en est une qui est très large, qui correspond à celle qui a été confirmée par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Le BAPE constitue une tribune démocratique façonnée par la participation du public.

55 Nous allons analyser ensemble ce projet dans le cadre de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement que je vous résume brièvement. Dans un premier temps, un promoteur qui veut réaliser un projet qui est soumis à cette procédure, dépose un avis de projet au ministère.

60 Dans un deuxième temps, le ministre émet une directive qui précise la nature, la portée, l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur du projet doit produire. Après son dépôt au ministère, l'étude d'impact est soumise à une consultation tant à l'intérieur du ministère qu'auprès des autres ministères et organismes gouvernementaux, dans le but d'en évaluer la conformité à la directive. Cette consultation résulte généralement en une série de questions et  
65 de commentaires auxquels le promoteur doit répondre.

Une fois, l'étude d'impact jugée recevable par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, celui-ci donne alors mandat au BAPE de rendre public l'ensemble du dossier au cours d'une période d'information et de consultation publiques qui  
70 dure normalement quarante-cinq (45) jours. Pendant cette période qui, dans le projet à l'étude, s'est déroulée du 30 août au 14 octobre 2005, tout citoyen, groupe ou municipalité peut demander au ministre que soit tenue une audience publique sur le projet. Dans ce cas-ci, il y a eu quatre (4) demandes d'audience publique.

75 Le ministre a alors confié au BAPE un mandat d'enquête et de médiation, un mandat que le BAPE a exercé du 21 novembre 2005 au 17 février 2006. Étant donné les conclusions du processus de médiation et considérant le maintien d'une demande d'audience publique, le ministre a mandaté le BAPE pour tenir une audience publique, mandat dont je viens de vous faire la lecture. Ce mandat a débuté officiellement le 29 janvier dernier.

80 Le cadre réglementaire, dans lequel s'inscrivent les audiences du BAPE, précise que de tels mandats durent un maximum de quatre (4) mois. Par conséquent, la Commission doit donc déposer son rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 29 mai prochain.  
85

Pour sa part, le ministre doit rendre public le rapport dans les soixante (60) jours suivants, c'est-à-dire au plus tard en juin 2007.

90 Parallèlement à la partie publique de cette procédure qui est menée par le BAPE et à laquelle vous participez, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs procède à une analyse environnementale. C'est à partir de ces deux (2) évaluations qui se font de façon concomitante, c'est-à-dire parallèle, que le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres, lequel prendra la décision de réaliser ou non le projet et en stipulera les conséquences, le cas échéant.

95 La Commission n'est donc pas décisionnelle. Son mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques, une appréciation du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens ou les organismes qui participent à l'audience publique.

100 J'aimerais souligner que par ce processus public, l'audience du BAPE facilite l'accès à l'information entourant le projet à l'étude, un atout qui s'avère important non seulement pour les citoyens, mais aussi pour le ministère chargé d'en faire l'analyse environnementale.

105 Aussi, que l'on soit partisan ou non du projet, il s'agit d'un moment privilégié pour obtenir des précisions sur le projet auprès du promoteur et des personnes-ressources. Je vous invite donc à profiter de la tribune qui vous est offerte pour vous informer davantage, questionner le projet, émettre des suggestions, dans le but de bonifier le projet.

110 Alors il y a deux (2) étapes à l'audience publique, et je vais vous expliquer les deux (2) parties. La première partie de l'audience publique est consacrée entièrement au questionnement et exclusivement au questionnement. Elle a pour but de permettre aux citoyens et à la Commission d'obtenir toute l'information pertinente et nécessaire à la bonne compréhension du projet et de ses impacts.

115 En pratique, vous aurez le loisir de poser toutes les questions au promoteur et aux personnes-ressources pour bien saisir les enjeux, comprendre entre autres si le projet est optimisé et s'il répond à votre vision du développement dans la région, selon les modalités dont je vous ferai part tout à l'heure. C'est le moment de poser des questions sans toutefois exprimer d'opinion ni prendre de position.

120 Nous débuterons ce soir avec une première séance d'audience publique. Il pourrait y avoir d'autres séances demain soir ou les jours suivants, dépendant des besoins du public. Je vous confirmerai, le cas échéant, en fin de soirée.

125 La deuxième partie de l'audience, elle porte exclusivement à la présentation des mémoires ou des présentations verbales, c'est-à-dire l'opinion. Elle a pour but de nous faire connaître votre opinion sur le projet. J'entendrai donc tous ceux et celles qui le désirent.

130 La deuxième partie de l'audience va se tenir à partir du 26 février prochain, au Centre Anne-Hébert, à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Le nombre de séances sera alors déterminé en fonction du nombre d'interventions qui nous aura été signifié.

135 En conséquence, dans le but de faciliter la logistique des séances, vous êtes priés d'informer la coordonnatrice de la Commission de votre intention de présenter un mémoire ou de vous exprimer verbalement sur le projet le plus tôt possible, c'est-à-dire avant lundi, le 12 février. Vous aurez ensuite jusqu'au 22 février pour faire parvenir votre mémoire.

140 Le dépôt préalable des mémoires permet à la Commission de prendre connaissance du contenu de ceux-ci avant l'audience et ainsi, préparer les séances publiques. Vous pouvez également déposer votre mémoire à la Commission sans le présenter lors des séances.

Vous trouverez à la table arrière de la salle, l'information relative à la rédaction, à la présentation et la transmission de votre mémoire ou de votre présentation verbale.

145 À la suite de la deuxième partie de l'audience publique, la Commission rédigera son rapport. Ce rapport fera état des constatations et de l'analyse de la Commission concernant le projet à l'étude.

150 J'aimerais vous présenter l'équipe qui m'accompagne. D'abord à ma gauche, monsieur Yvon Deshaies et madame Stéphanie Dufresne, analystes. À l'arrière, madame Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la Commission. Également à l'arrière madame Mélissa Poirier, conseillère en communication, qui sera chargée de la tenue des registres et dont je vais vous expliquer le fonctionnement tout à l'heure. Madame Lucie Lepage n'accompagne pas la Commission ce soir, mais elle est agente de secrétariat pour la  
155 Commission.

Nous avons également le soutien du Centre de services partagés pour l'organisation technique et logistique de l'audience, monsieur Daniel Buisson qui est responsable de l'organisation technique et monsieur Daniel Moisan qui est responsable de la régie sonore.

160 Madame Denise Proulx est la sténotypiste officielle de la Commission. Tout ce qui se dit en séance publique est enregistré, et les transcriptions seront disponibles dans les centres de documentation dans une semaine, après la première partie de l'audience. Elles seront également disponibles dans le site Internet du BAPE.

165 J'aimerais maintenant vous présenter monsieur Luc Bergeron qui est le porte-parole du ministère, à ma droite, promoteur du projet. Monsieur Bergeron aura l'occasion tout à l'heure de présenter son équipe et le projet.

170 Alors je vais présenter les personnes-ressources. De plus, pour étudier le projet avec vous, et pour éclairer les échanges qui auront lieu durant la première partie de l'audience, nous

avons invité des ministères et organismes dont les représentants sont ici ce soir. Ceux-ci pourront faire appel à leurs collègues au besoin par le biais d'un lien téléphonique prévu à cet effet.

175

J'invite maintenant leur porte-parole à se présenter et à nous indiquer les personnes qui les accompagnent le cas échéant, et en commençant par ici, la table, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Danielle Dallaire.

180 **PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Bonsoir. Danielle Dallaire de la Direction des évaluations environnementales. Je suis chargée de projet pour l'analyse de ce projet-là à la Direction. Je suis accompagnée ce soir de monsieur Denis Tessier de la Direction régionale.

185

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir madame. Bonsoir monsieur.

190

La MRC de la Jacques-Cartier!

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Bonsoir madame la Présidente. Alors mon nom est Claude Langlois, je suis le coordonnateur de l'aménagement à la MRC de la Jacques-Cartier. Bien, je suis pas accompagné comme tel de personne de l'équipe, mais il y a des gens dans la salle qui représentent les municipalités, en l'occurrence des élus de Sainte-Catherine, monsieur le maire, et il y a aussi des gens du Service d'urbanisme de Sainte-Catherine qui vont se présenter tout à l'heure.

195

200

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

205

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Merci.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

210

Bienvenue monsieur Langlois.

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune!

215 **PAR M. JACQUES J. TREMBLAY:**

Oui, bonsoir madame la Présidente. Alors mon nom est Jacques J. Tremblay. Je suis chef de l'unité de gestion de Portneuf-Laurentides, ici à Duchesnay. Je suis accompagné par madame Chantal Dubreuil qui travaille au secteur Faune pour la région de Québec, ainsi que monsieur André Gélinas de l'Agence de mise en valeur des forêts privées de la région de Québec. Merci.

220 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation!

225 **PAR M. JEAN-MAURICE HAMEL:**

Jean-Maurice Hamel, conseiller en aménagement du territoire. Je suis pas accompagné, je suis seul.

230 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

La Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures!

235

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

Bonsoir. Pierre Boulanger, directeur du Service d'urbanisme de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures. Je suis seul, sauf qu'il y a peut-être quelques élus qui sont dans la salle ce soir.

240

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

La Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier!

245

**PAR M. MARTIN CAREAU:**

Bonsoir. Martin Careau. Je suis ingénieur et directeur des Services techniques pour la Ville de Sainte-Catherine. Alors le Service technique, c'est aussi le Service d'urbanisme. Puis moi aussi, je suis seul ce soir pour représenter la Ville.

250

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir.

255



Alors la Communauté métropolitaine de Québec, absente ce soir, pourra répondre aux questions par écrit. Au besoin, je pourrai également adresser des questions à des organismes par écrit.

260 Alors je vais vous expliquer le déroulement de la séance, la première partie. Alors j'aimerais maintenant vous parler de la façon dont on va procéder. J'inviterai d'abord les requérants à tour de rôle à la table en face, afin d'informer la Commission et le public des motifs de leur demande d'audience.

265 Une fois les requêtes présentées, le promoteur fera la présentation d'environ vingt (20) minutes sur son projet et les répercussions qu'il anticipe.

270 Après la présentation du ministère des Transports, nous ferons une pause de quinze (15) minutes. C'est à ce moment-là que le registre sera ouvert à l'arrière. Vous devez vous inscrire au registre pour venir poser vos questions à l'avant sur le projet. À la reprise de la séance, après la pause, j'appellerai les participants à venir poser leurs questions, dans l'ordre dans lequel ils se seront inscrits au registre.

275 Alors avant de procéder à la présentation des requêtes, j'aimerais vous faire part de quelques règles de procédure, afin de permettre un débat éclairé, serein et respectueux. Deux (2) questions seront permises par intervention, en évitant ainsi les sous-questions. Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Vous avez la possibilité de vous réinscrire au registre pour des questions supplémentaires.

280 Je vous demande de limiter les préambules à vos questions et surtout d'éviter d'émettre des opinions ou de développer une argumentation; les seuls acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question.

285 Je rappelle que la première partie de l'audience est entièrement consacrée et exclusivement consacrée à la cueillette d'information, laquelle vous permettra de vous faire une meilleure idée du projet. Et vous aurez l'opportunité, en deuxième partie de l'audience, de venir présenter vos opinions.

290 La Commission peut intervenir en tout temps pour obtenir l'information additionnelle.

Toutes les questions doivent toujours m'être adressées, je les dirigerai ensuite au promoteur ou aux personnes-ressources. Ceci s'applique également pour les réponses aux questions. Aucun échange direct ne devra se faire entre le promoteur et les personnes-ressources et les citoyens.

295 Afin d'assurer le respect de tous les participants, il ne sera toléré aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation.

300 Si les réponses aux questions ne peuvent être données immédiatement, elles doivent  
l'être le plus tôt possible. La Commission se chargera d'obtenir les réponses lors des séances  
subséquentes ou encore par écrit. Et ces réponses feront partie du dossier et seront  
disponibles sur le site Internet et dans les centres de consultation.

305 Dans la mesure du possible, tous les documents déposés lors des séances seront  
envoyés dans les centres de consultation dans la semaine qui suit leur dépôt. J'aimerais  
mentionner qu'il y a deux (2) centres de consultation où, tout au cours du mandat, les  
documents actuellement publics et ceux qui seront déposés pourront être consultés. Le  
premier est à la Bibliothèque Alain-Grandbois à Saint-Augustin-de-Desmaures et l'autre, à la  
310 Bibliothèque Anne-Hébert à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Il y a également deux (2)  
centres de consultation permanents, soit au bureau du BAPE à Québec ou à la Bibliothèque de  
l'Université du Québec à Montréal.

La Commission dispose également d'un site Internet où toute la documentation actuelle  
et celle qui sera déposée dans le cadre de cette audience peuvent être consultées. Il s'agit de  
315 [www.bape.gouv.qc.ca](http://www.bape.gouv.qc.ca). Vous pouvez vous adresser à l'arrière pour toute information  
supplémentaire.

Enfin, je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est  
doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin  
320 d'évaluer la qualité de ses services. Dans le but de mieux nous aider à vous servir, nous vous  
demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet.

---

325 **PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS**  
**CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE**

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

330 Alors j'invite maintenant les requérants à venir présenter les motifs de leur requête  
d'audience publique. Je commence par monsieur Alexandre Turgeon, du Conseil régional de  
l'environnement de la Capitale nationale.

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

335 Bonsoir madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

340 Bonsoir monsieur Turgeon.

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Alors je vais faire lecture de nos deux (2) lettres dans le dossier. Alors:

345

"Monsieur le Ministre, le Conseil régional de l'environnement région de la Capitale nationale souhaite par la présente vous demander la tenue d'audience publique pour le projet de réaménagement de la route 367 entre Saint-Augustin-de-Desmaures et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

350

"Après consultation des documents déposés et discussions avec des 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 aux problèmes de sécurité et est contraire aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement.

355

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

360

"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 la demande des promoteurs immobiliers que motivé par de réelles intentions d'améliorer la sécurité.

365

"La perte de territoires agricoles et surtout 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 de familles touchées par le projet.

370

"Nous souhaitons donc qu'un mandat d'audience ou de médiation soit confié au Bureau d'audiences publiques en environnement afin d'étudier un meilleur scénario. Enfin, nous tenons à souligner que le CRE Capitale nationale n'aurait pas demandé d'audience si le scénario présenté dans l'étude d'impact avait été retenu. Aussi, le gouvernement peut éviter ces audiences en demandant au MTQ de refaire ses devoirs.

375

"En espérant le tout conforme à vos besoins, nous vous prions, monsieur le Ministre, de recevoir l'expression de nos salutations distinguées."

380

C'était notre lettre de demande d'audience du 14 octobre. Et suite à la médiation, le 10 février 2006, nous avons réécrit au commissaire médiateur du Bureau d'audiences publiques et

385 au sous-ministre au ministère des Transports pour leur annoncer notre maintien de notre  
demande d'audience publique dont je vous fais la lecture.

"Messieurs, le Conseil régional de l'environnement, région de la Capitale nationale,  
souhaite par la présente vous signifier son maintien de la demande d'audience publique pour le  
390 projet de réaménagement de la route 367.

"Dans notre demande du 14 octobre dernier, nous justifions notre demande d'audience  
parce qu'il nous apparaît que ce projet n'est pas justifié, qu'il répond que partiellement aux  
problèmes de sécurité et est contraire aux orientations gouvernementales en matière  
395 d'aménagement.

"Le souhait premier du promoteur nous apparaît en effet être de répondre aux besoins  
des municipalités au nord et à leurs velléités de développement. La sécurité nous semble  
davantage utilisée comme un prétexte au projet, puisque le ministère des Transports pourrait,  
400 pour régler ces problèmes, poursuivre ses plans initiaux qui consistaient à améliorer le tracé  
actuel. Des mesures pour réduire la vitesse permettraient quasiment à elles seules de régler la  
plupart des problèmes de sécurité.

"Toujours dans notre demande du 14 octobre, nous suggérons la possibilité d'aller en  
405 médiation, puisque nous pensions qu'il était envisageable de s'entendre avec le promoteur si  
celui-ci acceptait de reconsidérer le tracé A, celui sur l'emprise. Malheureusement, nous avons  
compris qu'un tel scénario ne pouvait être considéré dans une médiation du BAPE puisque  
celui-ci pourrait ne pas satisfaire des tiers, c'est-à-dire des résidents situés sur la 367, n'ayant  
pas demandé d'audience et donc non consultés dans le cadre d'une médiation.

410 "Nous avons toutefois accepté, lors de la première rencontre de médiation avec le  
ministère des Transports de permettre la médiation et d'éventuellement accepter de retirer notre  
demande d'audience si le promoteur arrivait à des ententes avec les trois (3) autres requérants.

415 Cette proposition s'appuyait sur deux (2) motifs: premièrement, nous souhaitions que le  
ministère des Transports négocie de bonne foi et fasse un maximum d'efforts pour s'entendre  
avec les requérants. Deuxièmement, tout en réitérant que nous considérions le projet non  
justifié, il nous paraissait plus difficile de penser livrer seuls en audience un combat sur ce  
projet.

420 En outre, compte tenu des ressources très limitées du Conseil régional de  
l'environnement, il nous était difficile de prioriser ce dossier et d'y accorder le temps, l'énergie et  
les ressources financières nécessaires pour mener un combat en audience publique du BAPE.

425 "Lors de son conseil d'administration du 30 janvier dernier, les administrateurs ont donc  
accepté, suite à mon exposé de la situation, de retirer notre demande d'audience mais en  
ajoutant une condition à ce retrait, que non seulement le MTQ s'entende avec les trois (3)

430 requérants, mais aussi que notre retrait ne suscite pas de déception chez les résidents  
concernés. Plusieurs administrateurs ont accepté avec regret cette position, compte tenu qu'il  
s'agit selon eux d'un mauvais projet, regrettant aussi que le Conseil régional de l'environnement  
ne soit pas suffisamment pourvu sur le plan financier pour mener un tel combat.

435 "Néanmoins, entre le 8 et le 10 février, un requérant et plus d'une dizaine de résidents  
ont communiqué avec nous par écrit, nous demandant de maintenir notre demande d'audience.  
Dans sa rencontre tenue ce midi, le conseil exécutif du Conseil régional de l'environnement a  
donc pris en considération ce dernier élément et décidé, malgré notre manque de ressources,  
de maintenir notre demande d'audience et de venir en appui à ces citoyens.

440 "Il va de soi que nous préférons ne pas avoir aller en audience publique. Pour ce faire,  
nous ne pouvons qu'espérer que le promoteur, le ministère des Transports, acceptera de retirer  
son projet, du moins temporairement, et de chercher des solutions permettant de résoudre les  
problèmes de sécurité, mais en restant sur l'emprise de la route actuelle. Les seuls perdants  
d'un tel choix seraient les partisans de l'étalement urbain dans les municipalités desservies au  
nord.

445 "En terminant, nous souhaitons aussi vous remercier pour l'exercice de médiation.  
Même si celle-ci ne se termine pas par le retrait de notre demande d'audience, nous croyons  
que la médiation fut quand même un succès, puisqu'elle a permis d'améliorer substantiellement  
le projet pour certains requérants.

450 "Compte tenu des contraintes à un tel exercice, il était sans doute difficile pour le BAPE  
et le MTQ d'aller plus loin. Nous nous en remettons donc dans un premier temps au MTQ qui  
saura, nous le souhaitons, revoir le tracé choisi. Autrement, nous serons présents pour la suite  
du dossier auprès des citoyens concernés.

455 "En souhaitant un choix durable à ce projet, nous vous prions d'agréer nos salutations  
les plus distinguées."

460 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci monsieur Turgeon.

465 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Merci.

---

470

**CÉCILE RICHARD**

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

475           Alors j'appellerais madame Cécile Richard.

              Bonsoir madame Richard.

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

480

              Madame la Commissaire. Bien qu'il y ait eu entente signée avec le promoteur, suite à une médiation concernant le projet de réaménagement de la route 367, entre Saint-Augustin et Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, les motifs de mon intervention en audience publique sont que mon conjoint et moi sommes directement touchés par ce projet car la nouvelle route passerait directement sur notre propriété. Nous sommes brimés par la destruction d'un site et d'un paysage qui feraient l'envie de plusieurs, que les photos montrées valent mille (1000) mots.

485

              Comme vous pouvez le constater, une cinquantaine d'arbres seront abattus qui, quelques-uns d'entre eux sont centenaires. Une rocaille disparaîtra. Ce sera un mur de quatre virgule cinq mètres (4,5 m) de hauteur qui sera notre site, nous privant la vue d'un magnifique boisé aux limites de notre propriété et d'une vue splendide de plus de trois kilomètres (3 km) au sud qui, en grande partie, sont des champs agricoles dont l'un d'entre eux sera fractionné par cette nouvelle route.

490

495

              Je n'ai pas besoin d'en rajouter pour vous démontrer à quel point on ne se soucie pas de l'environnement et sans compter tout ce qui sera sacrifié lors des travaux effectués sur une distance de trois virgule cinq kilomètres (3,5 km), boisés, érablières, etc.

500

              Notre tranquillité et notre qualité de vie seront grandement affectées. Si pour le promoteur, c'est un beau projet, pour nous, c'est une catastrophe. Pour tous ces préjudices causés, sans compter les nuits d'insomnie, perte d'appétit, l'angoisse et le stress, ce projet pour nous est inacceptable, d'autant plus que rien n'a été tenté pour la route actuelle pour améliorer la sécurité.

505

              C'était mon résumé de ma demande d'audience.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

510

              Merci beaucoup madame Richard.

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

Je vous remercie.

515

---

**CHARLES DEMERS**

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Charles Demers.

520

**PAR M. CHARLES DEMERS:**

Bonsoir, madame la Présidente.

525

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir.

530

**PAR M. CHARLES DEMERS:**

Je suis désolé, j'ai pris l'engagement au nom de ma famille, le 3 février 2006, de retirer ma requête. Je souhaite respecter mon engagement ce soir, la requête est quand même publique et est sur les endroits où vous avez dit tout à l'heure, là, qu'on peut consulter les documents. Donc je ne souhaite pas lire la requête ce soir.

535

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup.

540

---

**JULIE Fiset**

545

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Madame Julie Fiset.

550

**PAR Mme JULIE Fiset:**

Bonsoir.

555 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir, madame Fiset.

560 **PAR Mme JULIE FISET:**

Je dois d'abord vous mentionner qu'il y a eu médiation, mais ça ne répondait pas complètement à nos attentes. Je vais vous lire la lettre que j'ai envoyée à monsieur le ministre.

565 "Nous sommes principalement touchés par ce projet. Quatre point neuf hectares (4,9 ha), soit environ douze pour cent (12 %) de notre superficie agricole. Un champ sera sectionné en deux (2) parties et un autre va être situé dans un triangle. Pour y avoir accès, ce sera très dangereux. L'avenir de notre ferme sera en péril. Une partie de notre boisé, qui nous sert de bois de chauffage, va être anéanti. Pour survivre, cela occasionnera d'énormes dépenses pour assurer la continuité de la ferme.

570 "Nous nous opposons à ce projet parce que l'avenir de nos deux (2) fils sera compromis. On ne tient pas compte du zonage agricole, du respect du patrimoine, la qualité de vie, de l'environnement, de la destruction d'habitats naturels des chevreuils, des sources d'eau potable qui alimentent certaines familles.

575 "Jusqu'à quel point la sécurité sera améliorée? J'en doute beaucoup, car c'est de transporter le problème de place. Pas besoin de dépenser onze millions (11 M\$) pour améliorer la route. Il y a des solutions existantes à moindre coût. Le ministère des Transports a déjà acquis des terrains le long de cette route par expropriation, même une maison a été déplacée et les travaux n'ont jamais été faits. Plusieurs variantes ont été étudiées. Il y en aurait moins d'impact sur le milieu agricole et acéricole. Ce n'est que quelques-unes des raisons, car il serait trop long de les énumérer toutes.

580 "Je ne suis pas contre l'amélioration de la sécurité mais il y a d'autres solutions qui peuvent être étudiées et adoptées, plus efficaces et moins coûteuses.

"En espérant que mon cri du cœur sera entendu."

C'est tout.

590 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup madame.

595



## PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

600 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors monsieur Luc Bergeron!

605 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bonsoir, mon nom est Luc Bergeron. Je suis le directeur de la région de la Capitale-Nationale pour le ministère des Transports. Je vais être le porte-parole du ministère durant ces audiences et je vais vous présenter l'équipe technique qui me supporte dans ces audiences.

610 À ma droite immédiate, Maryse Hamel. Maryse est le chargé de projet du projet de réaménagement de la route 367.

Nous avons dans la salle, monsieur Charles Morin. Monsieur Morin est responsable des activités, de l'aménagement géométrique et de la conception.

615

Nous avons monsieur Marcel Gagné. Monsieur Gagné est responsable du volet sécurité routière ainsi que le climat sonore.

620

Nous avons monsieur Jacques Tétreault. Monsieur Tétreault est responsable des activités immobilières.

Nous avons madame Marie Nolet. Madame Nolet est responsable du volet environnemental et des aménagement paysagers.

625

Nous avons monsieur Martin Lafrance qui est responsable du volet environnemental ainsi que du volet faune.

630

Nous avons monsieur Yvan Barrette. Monsieur Barrette est le responsable du Centre de service de Cap-Santé.

Et nous avons enfin ici, Claude Tessier qui est responsable de tout le visuel et de la technique qui va nous permettre de vous présenter nos différents volets du projet qui nous préoccupe pour ce soir.

635

Donc, sans plus tarder, je vais demander à madame Hamel qui est chargée de projet, de faire la présentation du projet d'ensemble, là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

640

Alors madame Hamel, on vous invite à présenter le projet.

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

Merci madame la Présidente. Bonsoir tout le monde.

645           Aujourd'hui, je suis ici pour vous parler du projet de réaménagement de la route 367. Si  
on regarde le plan de présentation – un moment, ça sera pas long! Alors on reprend! Si on  
regarde le plan de présentation, on va vous parler de la localisation, de la démarche de  
planification du projet, la justification, les objectifs, la solution retenue, les impacts et mesures  
650 d'atténuation, pour terminer avec une description plus détaillée pour vous permettre de mieux  
comprendre le projet et une simulation d'une automobile empruntant le nouveau corridor.

          D'abord, le projet de réaménagement de la route 367 a une longueur de trois point sept  
kilomètres (3,7 km). C'est localisé au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, entre la voie ferrée et le  
secteur de la route du Grand-Capsa. C'est principalement dans la municipalité de Saint-  
655 Augustin-de-Desmaures, il y a trois cents mètres (300 m) après l'intersection de Grand-Capsa  
qui est dans Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

          Le tronçon de route qu'on a analysé de la route 367 est reconnu depuis plusieurs  
années comme un axe routier présentant des problèmes de sécurité routière importants.

660           Le projet planifié pour corriger la situation est un contournement. D'abord, après la voie  
ferrée à l'ouest de l'ancienne route, le réaménagement de l'intersection avec le chemin Notre-  
Dame et ensuite le croisement sous l'ancienne route et la poursuite du contournement dans le  
boisé à l'est, pour revenir enfin à l'intersection avec la route du Grand-Capsa et un  
665 réaménagement de l'intersection.

          Quelques mots maintenant sur la démarche et les principales étapes. Le ministère s'est  
associé dès 98 avec les partenaires pour l'analyse des besoins et l'identification des solutions.  
Cette première étape a été complétée en 2002. La démarche de collaboration s'est poursuivie  
670 en partenariat avec la Municipalité et la MRC pour la réalisation de l'étude d'impact.

          Le ministère a aussi tenu une rencontre d'information et de consultation publiques des  
citoyens et résidents au printemps 2004 et à leur demande, certains résidents ont aussi été  
rencontrés soit en groupe ou de façon personnelle. Ces démarches de consultation à toutes les  
675 étapes ont permis, nous l'espérons, de faire connaître le projet, mais surtout de le bonifier.

          Ensuite, après l'acceptation de l'étude d'impact, le ministère de l'Environnement a confié  
au BAPE, au printemps 2005, le mandat de rendre public et de consulter la population sur le  
projet. Des demandes d'audience ont alors été formulées, comme on vous a mentionné tout à  
680 l'heure.

          Le ministère de l'Environnement a d'abord choisi de confier un mandat d'enquête et de  
médiation au BAPE. Le ministère a signé des ententes avec trois (3) des quatre (4) requérants,

685 ententes qu'il s'engage d'ailleurs à respecter pour la réalisation du projet. Le ministre a finalement décidé de confier au BAPE un mandat d'audience qui a débuté le 29 janvier. Nous sommes aujourd'hui à la rencontre d'information.

690 Les principales caractéristiques puis les problèmes recensés en termes de circulation et de configuration de la route et de développement qui ont justifié le réaménagement de la route, sont résumés ici. D'abord, par sa proximité au centre-ville, la route régionale 367 a une vocation de transit pour les déplacements domicile-travail, matin et soir, mais elle dessert aussi plusieurs sites touristiques et récréatifs.

695 Les débits de circulation sont très importants pour ce type de route. C'est l'été qu'on connaît les débits les plus forts. En moyenne, il y a douze mille (12 000) véhicules par jour qui y circulent, ce qui est très important.

700 On peut noter aussi que malgré les restrictions sur les vitesses affichées dans trois (3) courbes, restrictions qui vont même jusqu'à quarante-cinq kilomètres-heure (45 km/h) à Petit-Capsa, la vitesse pratiquée est très élevée et on l'a mesurée à près de cent kilomètres-heure (100 km/h).

On note aussi que les possibilités de dépassement sont très limitées.

705 La configuration de la route, c'est très contraignant. C'est un corridor étroit et sinueux avec des accotements non pavés et ce, entre deux (2) tronçons réaménagés, ce qui surprend d'autant plus le conducteur.

710 Sur la carte, vous voyez bien indiquées les pertes de visibilité qui sont observées sur la route, les bandes rouges, et aussi aux trois (3) intersections.

715 Enfin, sur le plan du développement, on dénombre de nombreux accès résidentiels pour les résidences tout au long du corridor. On en a recensé quarante (40) au kilomètre. C'est très dense, c'est aussi dense que dans des quartiers résidentiels. Les accès sont nombreux puis même ça, dans des secteurs où c'est contraignant, c'est-à-dire des courbes, ce qui contribue à augmenter le nombre d'accidents, d'où nécessairement une insécurité pour le transport scolaire, la circulation des cyclistes et des piétons.

720 C'est la combinaison de tous ces facteurs qui a une influence directe sur les accidents et donne un bilan de sécurité très négatif pour le tronçon, qu'est-ce qui explique vraiment la justification d'intervenir dans le secteur.

725 Les différentes analyses de sécurité réalisées dans les dernières années ont toujours montré un nombre important d'accidents répartis sur toute la zone traversée. On a recensé entre 99 et 2001 soixante et onze (71) accidents. On sait aussi très bien que la situation est récurrente. Le nombre d'accidents a considérablement augmenté si on regarde en

730 comparaison pour la dernière période de trois (3) ans à analyser, soit entre 2003 et 2005, c'est quatre-vingt-dix (90) accidents qu'on a recensés. Un accident mortel, trois (3) avec blessés graves, trente (30) avec blessés légers puis cinquante-six (56) avec dommages matériels seulement.

735 On sait aussi que les accidents sont répartis sur toute la zone traversée et on remarque clairement qu'il y a des concentrations aux trois (3) intersections. C'est important, très important, de mentionner que le tronçon de la route 367, c'est le plus accidentogène de toutes les routes régionales de grande région de la Capitale.

740 Ce qu'on peut dire en conclusion, c'est que les relevés et les analyses réalisés ont permis de bien cerner les problèmes qui se reflètent, comme vous avez pu le constater sur les plans qu'on vous a montrés, en un nombre élevé d'accidents, un bilan de sécurité très négatif. Finalement, la nécessité d'intervenir dans le secteur est bien démontrée par les problèmes identifiés et c'est sur cette base qu'on a énuméré les objectifs du projet, objectifs que je vais vous mentionner ici.

745 Le principal objectif du projet, c'est bien sûr d'améliorer la sécurité; ce qu'on veut surtout, c'est départager la circulation de transit et la circulation locale. Ce qu'on peut dire en termes d'amélioration de la sécurité, c'est que le ministère s'est donné une cible de diminution des accidents de cinquante pour cent (50 %) après le réaménagement de la route.

750 Les autres objectifs à noter pour le projet, c'est d'améliorer la fluidité de la circulation, mais en réponse à un besoin de desserte des gens qui sont dans les secteurs au nord de la route 367; améliorer la qualité de vie des riverains; harmoniser le développement avec la vocation de la route.

755 Je voudrais vous dire quelques mots sur la démarche et les analyses qui ont mené à la solution retenue. À l'étape de l'analyse des besoins, c'est huit (8) variantes qui ont été regardées. On a d'abord nécessairement vérifié la possibilité de réaménager dans l'axe, et on a constaté dès le début que ça nous permettait pas de répondre à nos objectifs de sécurité.

760 À ce moment-là, on a regardé plusieurs variantes de contournement de part et d'autre de la route actuelle et les critères qui sont considérés sont la sécurité routière, la circulation et la fonctionnalité, l'impact sur l'environnement, le milieu agricole et acéricole, le milieu bâti, le climat sonore, la qualité de vie, le milieu naturel et forestier, le paysage et le milieu visuel. Et la faisabilité technique et les coûts ont aussi été regardés.

765 Toutes les analyses ont montré sans équivoque que le contournement était nécessaire pour répondre aux objectifs du projet. La solution de contournement optimale retenue est celle qui vous est montrée aujourd'hui, a été regardée sur la base des critères et c'est celle qui vous est montrée aujourd'hui.

770           Maintenant, un bref rappel du tracé. C'est le contournement de la route 367 actuelle, l'aménagement d'un cul-de-sac pour le local, le réaménagement de l'intersection du chemin Notre-Dame avec une voie de virage protégé et l'ajout d'une bretelle pour maintenir un niveau de service adéquat. On poursuit le contournement dans le boisé, éloigné des résidences, pour revenir rejoindre l'intersection à la route du Grand-Capsa et c'est le réaménagement de  
775 l'intersection de la route du Grand-Capsa.

          Le ministère des Transports est bien conscient qu'un projet avec une telle envergure, qui vise d'abord l'amélioration de la sécurité, a des impacts sur l'environnement. On va vous résumer ici les principaux impacts et mesures pour le milieu naturel et humain.

780           Le projet nécessite l'acquisition de terres principalement agricoles dans la première partie, jusqu'à chemin Notre-Dame, et aussi des terres acéricoles au croisement. Après le croisement, les terres sont plutôt forestières jusqu'à Grand-Capsa.

785           C'est des compensations soit en terres comparables ou des compensations financières qui seront proposées aux propriétaires pour ces pertes.

          Pour remédier au problème d'accumulation d'eau, des bassins de rétention sont prévus dans le secteur de la route du Grand-Capsa et au chemin Notre-Dame. C'est certain que les analyses plus précises vont confirmer cette localisation. C'est une localisation temporaire, les analyses plus précises nous permettront de confirmer cette localisation.

790           Sur le plan du milieu humain, cinq (5) résidences vont également être relocalisées ou acquises, trois (3) au croisement de la route et deux (2) à l'intersection de la route du Grand-Capsa. Il y a deux (2) commerces, un kiosque de l'érable au croisement, et un garage d'entretien mécanique à Petit-Capsa qui feront face à une perte de visibilité. Et enfin, le rapprochement de l'emprise de certaines résidences sera atténué par l'aménagement d'écrans antibruit ou visuels, avec butte ou aménagement paysager dans le secteur du cul-de-sac, du croisement et de la route du Grand-Capsa.

800           La raison d'être du projet, soit les impacts et les gains sur le plan de la sécurité. Je voudrais faire un rappel sur cette raison d'être: c'est l'amélioration de la visibilité, les pentes et les courbes qui seront plus sécuritaires; une diminution des risques d'accidents, parce qu'il y aura moins d'accès et des intersections aménagées de façon sécuritaire; l'amélioration de la sécurité pour la desserte locale, le transport scolaire, les cyclistes et piétons; et l'amélioration de la fluidité en réponse aux besoins de la population.

805           On dénote, enfin, une amélioration de la qualité de vie et du climat sonore pour quatre-vingts pour cent (80 %) des riverains localisés aux abords de la route actuelle. Il y a une diminution importante du nombre moyen de véhicules-jour, la perception du bruit est diminuée de moitié pour les résidents.

810

815 Le climat sonore actuel pour les résidents actuellement est moyennement ou fortement perturbé pour les résidents qui sont localisés de part et d'autre de la route. Avec le réaménagement, le climat sonore projeté va s'améliorer pour beaucoup de résidents.

820 On a indiqué ici pour les soixante-douze (72) résidences où l'amélioration est le plus importante de leur qualité de vie, eux qui subissaient des nuisances occasionnées par le passage de douze mille (12 000) véhicules en moyenne par jour, verront maintenant circuler moins de trois cents (300) véhicules devant leur résidence. Le climat sonore qui était de moyennement à fortement perturbé sera, avec le contournement, passera à acceptable pour ces soixante-douze (72) résidents.

825 Maintenant, j'aimerais vous présenter une simulation qui vous permet de voir une description plus précise du projet. Si on regarde plus en détail le projet de contournement pour les secteurs qui présentent des particularités, on se positionne d'abord au début du projet. Vous avez, sur le premier écran, le détail des aménagements du secteur et pour vous permettre de vous localiser sur le deuxième, vous avez la position de l'observateur, la position où la photo a été prise.

830 Ça, c'est une vue en direction de Québec, au début du contournement. On voit que la route dévie de l'axe actuel après le 4<sup>e</sup> Rang Ouest, qu'une partie de l'ancien tronçon est démantelée puis que les accès sont réaménagés pour les résidences, pour venir rejoindre la nouvelle route. Il y a l'aménagement d'un cul-de-sac. L'ancienne route est rétrocédée à la Ville pour répondre aux besoins de circulation locale. La vitesse affichée sera abaissée, ça va être une décision municipale, ça pourrait être de soixante-dix kilomètres (70 km/h) ou de cinquante kilomètres (50 km/h).

840 Il y a l'aménagement aussi d'un accès pour permettre aux cyclistes et piétons d'emprunter l'ancienne route 367 pour circuler de façon beaucoup plus sécuritaire. Les accotements vont être pavés à moitié aussi pour les cyclistes qui choisiraient de poursuivre leur route sur le tronçon réaménagé, la nouvelle route, en sécurité.

845 Si on regarde maintenant une vue, toujours dans le même secteur, mais en direction de Sainte-Catherine, mais au niveau du sol. Comme le contournement s'approche des résidences, à l'arrière des résidences, le projet prévoit l'aménagement d'écrans antibruit et d'écrans visuels avec aménagement paysager approprié.

850 Si on poursuit maintenant à l'intersection du chemin Notre-Dame, mais en direction de Sainte-Catherine, on voit que le chemin Notre-Dame est allongé pour rejoindre la nouvelle route 367. Pour permettre des mouvements plus sécuritaires et maintenir un niveau de service à l'intersection, il y a l'aménagement d'un terre-plein et de voies de virage protégé.

855 Plus précisément, les automobilistes en provenance de Québec vont bénéficier d'une voie de virage à droite, vers chemin Notre-Dame, L'Ancienne-Lorette. Ceux qui proviennent de

l'ancienne route 367 et de Petit-Capsa vers Québec n'ont plus un accès direct par contre, ils devront emprunter la nouvelle bretelle pour revenir vers Québec. Et enfin, les automobilistes en provenance de Sainte-Catherine pourront effectuer leur virage au chemin Notre-Dame à partir d'une voie de virage protégé.

860

Si on regarde maintenant le croisement entre l'ancienne et la nouvelle route, mais avec une vue vers Québec, la nouvelle route va être construite en dessous de l'ancienne route qui est légèrement décalée des résidences. Il y a trois (3) résidences qui ont été touchées et seront relocalisées ou acquises.

865

Le projet prévoit également l'aménagement d'écrans visuels entre la route et la nouvelle bretelle, de même que pour atténuer les impacts pour les résidences à proximité du croisement.

870

Maintenant, si on regarde le croisement, mais en direction de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, on voit que le contournement se poursuit à l'est de l'ancienne route, dans le boisé. La route s'éloigne considérablement des résidences. Il est important de mentionner que la nouvelle section de route ne permettra plus le développement résidentiel de part et d'autre de l'axe. Tout ça, pour éviter que les problèmes se reproduisent, le ministère va limiter les accès résidentiels pour ne permettre qu'un accès par lot forestier et agricole. L'accès sera déterminé en fonction des besoins des propriétaires et de façon sécuritaire.

875

Enfin, la nouvelle route vient rejoindre l'axe actuel à l'intersection de la route du Grand-Capsa.

880

Si on regarde maintenant l'intersection Grand-Capsa, mais à partir de la fin du contournement avec une vue en direction de Québec, le réaménagement de la route du Grand-Capsa est ramené à une intersection en T pour permettre une bonne visibilité pour les virages. Pour départager la circulation de transit et locale, un raccordement spécifique est aménagé. On remarque aussi que pour la partie de route démolie, le projet prévoit de renaturaliser le secteur avec des aménagements paysagers appropriés.

885

Le raccordement nécessite l'acquisition ou la relocalisation de deux (2) résidences localisées en face de l'ancienne intersection. Et enfin, à la jonction du contournement, une butte antibruit sera aménagée pour la protection des résidences.

890

Pour terminer la présentation, maintenant, vous présenter une simulation visuelle d'une automobile qui circule sur le nouvel axe. Vous mentionner qu'on voit la nouvelle route, mais – pardon, on va recommencer!

895

Je voulais simplement vous dire que c'est un réaménagement, une simulation visuelle quand on circule sur le nouvel axe, mais bien sûr, après au moins cinq (5) ans de la construction, parce que vous allez être à même de voir que les aménagements paysagers ont tout de même crû, OK. Alors on y va!

900 C'est le début du contournement, après la voie ferrée 4<sup>e</sup> Rang. Vous êtes là, derrière les résidences. Il y a des buttes de plantation pour la protection, une partie de mur antibruit, pour protéger les résidences. Ça se poursuit ensuite en butte antibruit.

905 C'est la nouvelle intersection vers chemin Notre-Dame. Il y a une voie lente qui débute après chemin Notre-Dame. Le nouveau pont d'étagement qui passe sous l'ancienne route 367. Vous avez ensuite des écrans visuels pour les résidences à proximité.

910 La simulation s'arrête sur un peu plus d'un kilomètre et demi (1 ½ km), dans le boisé. Ça reprend près de l'intersection Notre-Dame; il y a aussi une butte antibruit, butte de plantation, et enfin, c'est le réaménagement de la nouvelle intersection route du Grand-Capsa vers Pont-Rouge. Ça se poursuit sur trois cents mètres (300 m) après l'intersection pour reprendre dans l'axe.

Merci beaucoup.

915 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors je déclare maintenant le registre ouvert à l'arrière et nous avons une pause de quinze (15) minutes, après quoi nous procéderons à la période de questions.

920

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---



925

**REPRISE DE LA SÉANCE  
PÉRIODE DE QUESTIONS  
COMITÉ RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT**

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

930

Alors j'appellerais monsieur Alexandre Turgeon du Conseil régional de l'environnement.

Avant, j'aurais une petite mise au point à faire concernant la présentation. Il est entendu que le promoteur va déposer toutes les présentations et la dernière présentation dont madame Hamel a si bien commenté?

935

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

Oui.

940

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Je vous remercie.

945

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

J'ai déjà donné une copie de la présentation à madame Poliquin.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

950

Parfait. Alors monsieur Turgeon!

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

955

Merci madame la Présidente. Parmi les questions que je vais poser, je vais en choisir deux (2), vous me permettez deux (2) questions, c'est ça?

Alors dans le cours de l'élaboration de ce projet-là, au fil des ans, au début, le ministère des Transports privilégiait des solutions qui étaient sur le tracé actuel.

960

En 2004, il a consulté différents résidents, fait des séances publiques, certaines privées où il y avait différentes variantes de contournement. Et tout d'un coup, à la fin de 2005, est apparue la proposition qui a été présentée ce soir pour laquelle les citoyens n'avaient jamais entendu parler de cette variante-là lors des consultations en 2004.

965

Alors ce que je souhaiterais savoir, c'est comment s'est fait le processus de choix des options dans le cadre de ce projet-là? C'est quoi les inputs des différentes municipalités qui ont participé à un comité technique pour privilégier des choix plutôt qu'un autre?

970 C'est quoi les objectifs des municipalités au nord? Les demandes qu'elles ont faites auprès du ministère des Transports.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

975 Alors monsieur Bergeron.

**PAR M. LUC BERGERON:**

980 Bon, madame la Présidente, la démarche est une démarche évidemment au début de consultation. Donc la façon dont on a fonctionné, c'est qu'on a constitué un comité directeur dans lequel on s'est associé avec la MRC de la Jacques-Cartier, la Municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures et la Municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, puis auquel on s'est associé avec un comité technique, donc les représentants techniques de ces mêmes organismes là.

985 Donc en 98, la démarche a fait en sorte qu'on a essayé d'identifier avec ces partenaires-là, donc faire un consensus sur la problématique, faire un consensus sur les enjeux du projet.

990 Et c'est avec eux que nous avons identifié des objectifs qu'on pouvait associer au projet.

Je rappelle que les objectifs, c'était d'améliorer la sécurité du tronçon, d'améliorer la fonctionnalité de la circulation, donc de tenter de mieux gérer les conflits entre la circulation de transit et la circulation locale, d'améliorer la qualité de vie des riverains et enfin, d'améliorer la gestion du corridor.

995  
1000 Donc on a expliqué un peu dans la présentation du projet un peu la démarche qu'on a suivie de consultation qui a fait en sorte qu'on a identifié, au niveau du comité directeur, huit (8) variantes possibles qui ont été étudiées en comité technique, et tôt en 2003, il est apparu, on a dit dans notre présentation, un terme qui est fort, donc il est apparu au comité directeur, sans équivoque, que c'était un tronçon de contournement qui devait être privilégié.

1005 Donc lorsqu'on a rencontré la population en février 2004, suite à une décision du comité de l'automne 2003, donc en 2004, dès 2004, nous avons rencontré la population avec le tracé privilégié que nous vous présentons ce soir.

Donc dès la fin 2003, il était évident aux yeux de tous que la voie de contournement devait être privilégiée, et c'est le tracé qu'on vous présente.

1010 Bien sûr, c'est un tracé qui a été bonifié avec le temps. Donc la rencontre avec les citoyens, la rencontre collective et la rencontre individuelle qu'on a faite avec des groupes de citoyens ou des citoyens à titre individuel qu'on a rencontrés depuis ce temps, et même en médiation, on a encore bonifié le projet qui était le projet qui a abouti ce soir.

1015 Mais dès l'automne 2003, c'était déjà le tracé qu'on vous présente ici qui était le tracé retenu, non seulement par le ministère, mais par tous les partenaires présents au comité directeur auquel même s'est associée à un moment donné la Ville de Québec, parce qu'avant les fusions et les défusions, Saint-Augustin est apparue dans le décor de la ville de Québec, et la Ville de Québec a participé aussi aux discussions du comité directeur, et c'était à l'unanimité que les partenaires du projet ont choisi le tracé qu'on vous présente ce soir.

1020

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que ça complète? Non?

1025

Est-ce que je peux me permettre une question?

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Bien sûr.

1030

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

En quoi le tracé de l'emprise actuelle ne permettrait pas de répondre à l'ensemble des objectifs que vous avez énumérés tout à l'heure?

1035

**PAR M. LUC BERGERON:**

1040 Toujours en fonction des objectifs qu'on s'était donnés au comité directeur, qu'on s'était donnés au projet, donc sécurité, fonctionnalité, qualité de vie et gestion des corridors, le scénario a été largement étudié de regarder une variante dans l'axe.

Plusieurs contraintes sont apparues. Donc vous avez vu qu'il y a une grande concentration des accidents aux intersections.

1045

Si on avait voulu travailler, traiter, réaménager les intersections, nous aurions dû exproprier la grande majorité des riverains aux intersections. Ce qui était déjà une contrainte majeure.

1050

On a vu que la circulation qui est sur ce tronçon-là, on parle de douze (12 000) à treize mille (13 000) DJME donc véhicules qui circulent l'été sur ce tronçon-là versus environ dix mille (10 000) DJMA, donc moyenne annuelle...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Je vous interromps pour expliquer aux citoyens DJME et DJMA!

1055

**PAR M. LUC BERGERON:**

Débit journalier moyen été, donc DJME, et DJMA – oui, on pourrait mettre les chiffres!

1060

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

Pardon, si vous me permettez, on pourrait mettre à l'écran les débits de circulation journaliers moyens, c'est-à-dire les débits moyens pour une journée d'été.

1065

**PAR M. LUC BERGERON:**

Donc on a ici le débit journalier moyen d'été selon un relevé de 2005. Donc on voit que sur l'axe, on est entre neuf mille huit cents (9800) et treize mille quatre cents (13 400) entre la rue Notre-Dame, le Petit-Capsa, ce qui est une circulation, pour une route régionale, non seulement importante, c'est que la route a atteint sa capacité en termes de circulation.

1070

Pour vous permettre d'illustrer ce que veut dire douze mille (12 000) véhicules par jour, je voudrais juste vous rappeler que la route 175 dans le cadre de la Réserve faunique des Laurentides, on parle de quatre mille (4000) véhicules par jour.

1075

Donc on voit que douze mille (12 000) véhicules par jour sur une route où on sait que la visibilité est mauvaise, avec un nombre de quarante (40) accès au kilomètre, avec des vitesses qu'on a parlé tantôt, une vitesse moyenne entre quatre-vingts (80 km/h) et cent kilomètres (100 km/h), donc les contraintes en termes de sécurité routière étaient importantes.

1080

Si on avait voulu travailler dans l'axe en fonction des normes du ministère, on aurait dû exproprier toutes les résidences d'un côté ou de l'autre de la route actuelle. Donc on aurait dû choisir un côté ou l'autre et on aurait exproprié toutes les résidences de ce côté-là, tellement les normes en termes de visibilité, on a une pente importante, on parle d'une pente de huit pour cent (8 %) dans la route actuelle, ce qui limite les visibilités.

1085

Donc on a juste à imaginer que sur la route actuelle – d'ailleurs ça a été largement débattu en médiation – les véhicules, certains véhicules se doivent de s'immobiliser, on parle du transport scolaire, on parle des camions de service, etc., donc c'est très contraignant. Donc on a regardé effectivement de travailler dans l'axe et bien sûr, les riverains qui auraient resté sur la route, ils auraient continué d'avoir devant eux onze mille neuf cents (11 900) ou treize mille quatre cents (13 400) véhicules par jour.

1090

1095           Donc je reviens avec les enjeux que le comité directeur a traités, il est apparu à la face même de tout le monde qu'on devrait privilégier la voie de contournement pour les raisons qu'on a débattues.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1100           Est-ce qu'il y a un (1) des quatre (4) objectifs que vous avez mentionnés tout à l'heure qui serait atteint avec la route actuelle, l'emprise?

**PAR M. LUC BERGERON:**

1105           Pas la sécurité, surtout pas la qualité de vie. Pas la fonctionnalité et pas la gestion du corridor.

              Donc aucun objectif ne pouvait être rencontré dans le tracé à l'heure actuelle.

1110           Je voudrais vous montrer un acétate sur les limites de vitesse ou les vitesses pratiquées dans l'axe. On voit ici, c'est donc la route 367 qui a une vitesse affichée généralement de quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h). On a dit qu'il y avait des points très durs aux intersections où on avait déjà une vitesse affichée très restrictive de quarante-cinq (45 km/h) au Petit-Capsa, soixante-cinq (65 km/h) à la rue Notre-Dame et soixante-quinze kilomètres-heure (75 km/h) au Grand-Capsa. Puis on connaît les contraintes de visibilité qu'on a dans cette route-là. On a quarante (40) accès au kilomètre, donc beaucoup de conflits entre le local et malgré ça, regardez les limites de vitesse qu'on rencontre sur ce tracé-là.

1120           Donc ça tourne alentour de quatre-vingt-quinze (95 km/h) à cent kilomètres-heure (100 km/h). Ça, c'est la vitesse moyenne rencontrée sur le tronçon. Donc on les a ici, quatre-vingt-quinze (95 km/h), quatre-vingt-dix-sept (97 km/h), entre Grand-Capsa et Petit-Capsa. On a quatre-vingt-quatorze point neuf (94,9 km/h) et quatre-vingt-quinze point huit (95,8 km/h) entre Notre-Dame et Petit-Capsa. Et entre Notre-Dame et la voie ferrée, on rencontre quatre-vingt-dix-sept-quatre-vingt-dix-huit point cinq kilomètres-heure (97km/h-98,5 km/h).

1125           Donc on voit que malgré le fait qu'on a une configuration de route très très limitative, on note des vitesses affichées qui sont très limitatives et malgré ça, bon!

1130           Comment on explique ça que malgré tout ça, on a quand même des vitesses de cent kilomètres-heure (100 km/h)? Je ferai pas témoigner des experts ici, on pourrait le faire, mais ça démontre qu'on peut pas gérer, au ministère des Transports, la vitesse uniquement avec des panneaux. Donc souvent, on va entendre les gens dire, bien, on a juste à diminuer la limite de vitesse, ça va régler le problème. Ça règle rien, on le voit ici.

1135           Donc on voit sur ce tableau-là que malgré le fait qu'on a une signalisation très restrictive puis une géométrie de la route très restrictive, l'usager de la route circule à la vitesse où il est à

l'aise et malgré tout ce que je viens de vous dire, il circule déjà à cent kilomètres-heure (100 km/h), près de cent kilomètres-heure (100 km/h).

1140 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Je remarque que vous indiquez sur le panneau soixante-quinze kilomètres-heure (75 km/h), par contre dans votre étude d'impact au PR3.1 page 11, vous mentionnez que:

1145 "Les caractéristiques géométriques actuelles de la route 367 sont inférieures aux normes et respectent tout juste les normes d'une route locale de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h)."

1150 Alors pourquoi exiger soixante-quinze kilomètres (75 km/h) quand vous constatez que la route correspond à une route locale?

**PAR M. LUC BERGERON:**

1155 C'est un peu ce que je viens de dire. Même si on avait décidé de mettre soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), l'utilisateur de la route, lui, de la façon dont il perçoit l'environnement, de la façon dont il perçoit les contraintes, il ajuste sa vitesse non pas à la vitesse affichée sur les panneaux, mais il affiche ça en fonction de son confort à lui. Et on voit que les gens, malgré le fait qu'on a des limites de vitesse, la majorité des citoyens qui circulent sur la route circulent à quatre-vingt-quinze (95 km/h) ou à quatre-vingt-dix-huit (98 km/h).

1160 Bon, pourquoi, bon, au ministère, on s'oblige à afficher, c'est un message, une vitesse suggérée aux automobilistes dans les courbes, parce que c'est les courbes qui sont nos points noirs, donc c'est les courbes qui sont nos points durs qui font en sorte que c'est à ces endroits-là qu'on rencontre habituellement le plus de problème. Donc on lance un message aux usagers en disant, bien, faites attention, ici, c'est une courbe raide, il y a des contraintes, et on vous suggère. Mais la vitesse légale, c'est quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h).

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1170 Mais est-ce que vous avez répondu, ma question que je vous demandais, si vous dites vous-mêmes dans votre étude d'impact que ça correspond aux normes d'une route locale de soixante-dix kilomètres (70 km/h), pourquoi maintenir le quatre-vingt-dix kilomètres (90 km/h) ou le soixante-quinze (75 km/h) à cet endroit-là, à certains endroits?

1175 **PAR M. LUC BERGERON:**

Au ministère, on travaille avec différents principes. On affiche, quand on a fait des études de vitesses, vous en avez ici un exemple où l'utilisateur de la route, lui, il a décodé la route pour une vitesse de quatre-vingt-quinze (95 km/h) ou quatre-vingt-dix-huit kilomètres-heure

1180 (98 km/h), et au ministère, on tente toujours de faire coïncider la limite affichée avec une cohérence par rapport à la vitesse pratiquée.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1185 Est-ce que la limite affichée est quatre-vingt-dix (90 km/h)?

**PAR M. LUC BERGERON:**

1190 Actuellement quatre-vingt-dix (90 km/h).

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1195 Bon. Ma question, c'est: pourquoi la maintenir à quatre-vingt-dix (90 km/h) quand vous dites vous-mêmes dans l'étude d'impact que la géométrie de la route correspond, commande une vitesse de soixante-dix kilomètres (70 km/h)?

**PAR M. LUC BERGERON:**

1200 Parce qu'à ce moment-là, on crée une incohérence entre la limite de vitesse et la perception de l'usager, qui fait en sorte que l'usager, la signalisation perd sa crédibilité.

1205 Donc si j'avais soixante-dix (70 km/h) ou cinquante (50 km/h), puis que les gens circulent cent (100 km/h), je fais des pièges, je donne une fausse sécurité aux riverains qui disent, bien, ça va circuler à cinquante (50 km/h) vu que c'est affiché à cinquante (50 km/h), mais nous avons ici le résultat de la perception de l'usager.

1210 Donc la seule façon qu'on a de contrer les vitesses exagérées, c'est les policiers. Ce n'est pas la route. Donc on perd ici une crédibilité. Si j'ai soixante-dix (70 km/h) et que tous les gens circulent à cent (100 km/h), c'est que les gens n'accordent aucune crédibilité à la route...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1215 Mais vous avez pas soixante-dix (70 km/h), vous affichez quatre-vingt-dix (90 km/h). Moi, quand je vais sur une route puis c'est marqué quatre-vingt-dix (90 km/h), je réalise tout de suite que, bon, c'est une route d'une certaine vitesse, qui commande certaine vitesse.

1220 Vous dites que c'est une route, en fait une route qui commande soixante-dix kilomètres (70 km/h), mais vous affichez quatre-vingt-dix (90 km/h). Donc dans le raisonnement du conducteur, le conducteur dit, je peux aller un petit peu plus, on est au Québec, un petit peu plus que quatre-vingt-dix (90 km/h)! Mais c'est l'inverse qui devrait se produire!

**PAR M. LUC BERGERON:**

1225 Au ministère, on a des formules qui permettent, on doit s'assurer que la vitesse affichée correspond le plus possible à la perception de l'utilisateur sur...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1230 Et non pas à la réalité de la route?

**PAR M. LUC BERGERON:**

Et non pas à la réalité de la route.

1235 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bon, merci.

Je continue, une petite question encore!

1240

Vous voulez ajouter quelque chose, madame Hamel?

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

1245 Simplement, je voulais juste ajouter que si un panneau de vitesse représente pas vraiment ce que pourrait être pour l'automobiliste, ce que la route représente, ça peut être plus dangereux, parce que la majorité des gens pratiqueraient une vitesse plus élevée que celle que le panneau indique. Alors il y a des conflits, il pourrait y avoir des conflits entre les gens.

1250 Comme la route fait plus voir qu'elle amène une vitesse rapide, il pourrait y avoir des conflits entre ceux qui décident de suivre le panneau de vitesse qui leur donne une indication, puis ce que la route peut vouloir dire. Alors c'est plus dangereux.

1255 Les différences entre les vitesses peuvent causer des accidents plus graves si le panneau représente pas vraiment ce que devrait être la route. On appelle ça, je vais prendre mes notes si vous permettez, il faut qu'il y ait une adéquation entre la limite de vitesse puis les caractéristiques géométriques, le développement de ses abords et l'usage de la route, puis même la vocation.

1260 Vous savez, ici, c'est une route de transit, il passe beaucoup de circulation, douze mille (12 000) véhicules par jour en moyenne pour desservir, c'est énormément de circulation, alors elle a une vocation de transit; à ce moment-là, c'est important qu'il y ait une cohérence entre la limite de vitesse et tous ces éléments-là.



1265 C'est important aussi que les limites de vitesse soient crédibles et qui paraissent raisonnables aux yeux des usagers de la route pour la réduction du rôle incitatif; Autrement, il y aurait une réduction du rôle incitatif du panneau de vitesse. Il pourrait y avoir une incitation au non-respect des limites de vitesse, alors c'est encore plus dangereux.

1270 Quand une vitesse est pas vraiment associée à ce que devrait être une route, les gens respectent moins encore les panneaux de vitesse, ça pourrait être encore plus dangereux. Même s'il y a un panneau, ça voudrait pas dire nécessairement une meilleure sécurité, c'est juste une apparence de sécurité.

1275 Il y a un accroissement, comme je vous ai expliqué aussi, des différentiels de vitesse entre les usagers à ce moment-là, quand le panneau représente pas la réalité, alors ça peut être plus dangereux.

1280 On peut dire que c'est un faux sentiment de sécurité qui est donné aux riverains, puis ça banalise les limites de vitesse d'un certain point de vue.

Je sais pas si ça peut ajouter un peu à notre réponse pour vous permettre de comprendre?

1285 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, merci beaucoup, mais je voudrais continuer encore.

1290 Je perçois, vous me direz si c'est correct ou pas, je perçois que la vocation de la route qui est une route que vous mentionnez, c'est une route à caractère de transit, et il y a la réalité de la route qui, elle, vous le dites clairement dans le PR3.1 page 11 que c'est une route à caractère, de la géométrie qui représente quand même beaucoup de danger et que ce serait une route locale et non pas une route de transit.

1295 Alors vous avez d'un côté la vocation puis de l'autre côté, la réalité. Nonobstant ces deux (2) caractéristiques, vous favorisez la vocation, puisque vous maintenez le niveau, la pancarte de vitesse, le niveau de vitesse à quatre-vingt-dix kilomètres (90 km/h)?

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

1300 Non, c'est pas ça, c'est vraiment pour favoriser la sécurité qu'on met aussi le panneau à quatre-vingt-dix kilomètres (90 km/h), parce que de mettre un panneau à soixante-dix kilomètres (70 km/h), ce serait faire voir aux gens que ça pourrait être plus sécuritaire, mais les gens le respecteraient pas à cause des conditions que je viens de vous exprimer, c'est-à-dire que la majorité...

1305

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1310 Mais pourquoi c'est plus sécuritaire quand c'est soixante-dix (70 km/h)? Moi, quand je  
vais dans un quartier résidentiel, c'est marqué trente kilomètres (30 km/h) ou cinquante  
(50 km/h), c'est pas sécuritaire, on demande de ralentir parce qu'il y a des enfants. Plus on  
monte, plus c'est sécuritaire?

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

1315 OK. C'est-à-dire, dans un quartier résidentiel, vous savez que vous êtes dans un  
quartier résidentiel, vous avez beaucoup de résidences de part et d'autre, c'est développé, c'est  
dense. À ce moment-là, c'est pas juste le panneau de vitesse qui vous fait diminuer votre  
vitesse, c'est aussi parce que vous êtes dans un milieu beaucoup plus urbain.

1320 Il arrive que dans des routes qui sont de caractéristique de réseau supérieur, on peut se  
trouver à rencontrer ces conditions-là. C'est des questions qu'on s'est posées en faisant nos  
analyses, mais il se trouve que dans ce secteur de Saint-Augustin, même si c'est développé de  
part et d'autre de la route, on se trouve pas à arriver dans une agglomération.

1325 Si vous passez dans une agglomération où est-ce que vous avez église, commerces de  
chaque côté, tous ces éléments-là, le conducteur, quand il circule sur la route, il voit bien qu'il  
arrive dans un milieu urbanisé, puis à ce moment-là, on peut choisir de mettre un panneau de  
circulation plus bas, et certaines autres mesures pour l'amener à baisser sa vitesse. C'est pas  
1330 juste le panneau de circulation qui a un effet sur son comportement, c'est ça.

Tandis qu'ici, vous avez bien du développement de chaque côté, mais si vous percevez  
pour un conducteur qui circule, vous avez aussi, vous voyez de loin, vous arrivez à l'autoroute  
40, les gens arrivent rapidement pour se rendre au travail, c'est un milieu ouvert, même si c'est  
1335 développé de chaque côté de la route, on se trouve pas à être dans un secteur urbain qu'on est  
capable de voir...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1340 Vous l'avez qualifié de dense tout à l'heure, le développement résidentiel dense avec  
des accès assez nombreux, d'ailleurs on y reviendra tout à l'heure!

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

1345 Oui.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

C'est pas urbain pour vous? Bien, je sais que c'est selon les caractéristiques...

1350 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

C'est du développement dense de chaque côté d'un axe routier, oui, mais c'est pas urbain dans le sens de donner l'indication au conducteur de limiter sa vitesse parce qu'il arrive dans un noyau urbain. Ça fait pas assez d'indications pour porter le conducteur à prendre ces réactions-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Ma deuxième question, c'est: qu'est-ce que pourrait faire le ministère des Transports pour faire respecter la vitesse sur cette route, étant donné que c'est une route à vocation de transit, mais que dans la réalité, il y a plusieurs habitations et que dans la réalité, la géométrie ne correspond pas à une route de transit?

Que peut faire le ministère des Transports pour éviter des accidents dans une telle situation?

**PAR M. LUC BERGERON:**

Le ministère va privilégier deux (2) actions. Nous en avons annoncé une aujourd'hui...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Non, je parle, que pourrait faire dans le tracé actuel de la 367?

1375 **PAR M. LUC BERGERON:**

J'y viens. Le ministère a annoncé une mesure aujourd'hui. Il a annoncé une mesure, on est dans l'année de la sécurité routière, et il veut mettre à contribution les citoyens pour dire, écoutez, on a un problème collectif, on va trop vite, on circule trop vite, on roule trop vite. On le voit là! On roule trop vite. Donc ça, c'est une première mesure. On va développer des plans de conscientisation, on va investir de façon massive pour tenter d'améliorer ce comportement-là collectif qu'on a tous.

L'autre mesure qu'on peut prendre dans un environnement comme ici, je répète que la signalisation routière n'est pas suffisante pour faire diminuer la limite de vitesse, on doit donc avoir des mesures restrictives. Donc en anglais, on appelle ça un "traffic calming", donc on doit avoir des aménagements physiques qui vont faire en sorte qu'on va obliger le citoyen à réduire sa vitesse, donc par des aménagements, des conceptions géométriques qui vont faire en sorte que ça va peut-être permettre de réduire.

1390

Je reviens à l'objectif qu'on poursuit. On a poursuivi avec le comité directeur, c'est qu'on a regardé ces possibilités-là de faire des aménagements qui pourraient réduire la vitesse, mais dans tous les cas, ça répondait pas à nos objectifs.

1395 M'a vous donner un exemple! On a regardé la possibilité d'implanter des carrefours giratoires par exemple. C'est à la mode, ça permet de ralentir la vitesse, et on s'est aperçu que dans l'environnement de la 367, c'était pas approprié des carrefours giratoires. D'abord c'est une infrastructure qui prend beaucoup d'espace, donc qui nécessite beaucoup d'acquisitions.

1400 Deuxièmement, c'est une infrastructure, on le voit que dans la 367, il y a une pente importante, les règles de l'art voudraient qu'on n'implante pas un carrefour giratoire dans une pente importante. On parle ici d'une pente de huit pour cent (8 %).

1405 Enfin, dans les critères de conception, il est pas recommandé qu'un carrefour giratoire soit implanté lorsque sur un axe principal, donc ici, la 367 où il circule douze mille (12 000) véhicules par jour, on croise des axes secondaires où il y a pas beaucoup de circulation, donc on parle ici des rangs, soit Notre-Dame, Grand-Capsa, Petit-Capsa, où on parle d'à peine mille (1000) véhicules. Et lorsque mille (1000) véhicules essaient de s'insérer dans un carrefour giratoire où il passe douze mille (12 000) véhicules par jour et que les douze mille (12 000) ont  
1410 priorité, c'est très difficile de s'implanter.

Donc on a rejeté l'option carrefour giratoire.

1415 On a regardé d'autres possibilités, mais lorsqu'on combine ces objectifs-là avec sécurité routière, qualité de vie des résidents, etc., on a rejeté ces options-là, puis on a préféré procéder par voie de contournement.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1420 Bon. La voie de contournement maintenant, elle est rectiligne, elle est vraiment vocationnelle de transit, mais la voie de contournement se rattache à deux (2) bouts, à une voie qui s'appelle la 367 qui, elle, en fait c'est une voie rapide qui va arriver sur une voie que vous qualifiez de locale.

1425 Est-ce que vous anticipez aux deux (2) embouts, aux deux (2) extrémités des problèmes éventuels?

**PAR M. LUC BERGERON:**

1430 On a travaillé sur la géométrie des extrémités. Entre autres, on pourrait y revenir si ça vous intéresse...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1435 Je pense que oui.

**PAR M. LUC BERGERON:**

1440 Aux extrémités, on s'est assuré d'avoir des aménagements paysagers qui fassent en sorte que le paysage se rétrécit. Donc pour que visuellement, l'utilisateur de la route sente qu'il vient de quitter une route, puis qu'il arrive dans un autre milieu.

1445 Vous l'avez peut-être pas remarqué, mais lorsqu'on va s'en venir de Sainte-Catherine et on va passer sous le viaduc de la route 367 actuelle, on s'est organisé pour que l'utilisateur de la route sente qu'on vient de le contraindre. On va avoir trois (3) voies de circulation mais avec un aménagement géométrique qui va faire en sorte qu'il va être contraint, à avoir un aménagement qui va faire en sorte que sa vitesse devra diminuer. On va insérer une bretelle où les gens vont s'insérer par la droite; il va y avoir un virage à gauche, donc un aménagement géométrique avec des virages à gauche, qui va faire en sorte que l'utilisateur va circuler sur une seule voie de  
1450 circulation.

Donc ça, c'est des principes de conception où on va tenter de restreindre le champ visuel de l'utilisateur pour calmer sa vitesse.

1455 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Donc c'est l'aménagement paysager...

**PAR M. LUC BERGERON:**

1460 Et l'aménagement géométrique de la nouvelle route qui va faire en sorte qu'on va essayer de rendre cohérent le quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h) avec la vitesse qui va être pratiquée sur le réseau routier.

1465 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Maintenant, c'est inscrit qu'il y aura une vitesse de cent kilomètres-heure (100 km/h)?

1470 **PAR M. LUC BERGERON:**

Non, non. Cent kilomètres-heure (100 km/h), c'est une limite de vitesse qui est associée aux autoroutes et ce n'est pas du tout une autoroute ici. Je voudrais être bien compris.

1475 C'est une route locale, on parle d'une voie lente, une pente de huit pour cent (8 %) sur les autoroutes, on tente de limiter les pentes à trois pour cent (3 %). Sur les autoroutes, il y a pas d'intersection à niveau, c'est des intersections étagées. Ici, on est carrément dans le milieu rural avec des intersections en bonne et due forme.

1480 Donc on veut surtout pas avoir une lisibilité puis une visibilité d'une autoroute. C'est pas du tout une autoroute. Ça va conserver une vocation de route régionale de transit où il y a une circulation importante de douze mille (12 000) véhicules par jour, mais c'est pas une autoroute, loin de là.

1485 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors pourquoi à la page 103 du PR3.1, vous marquez que la vitesse de base est de cent kilomètres à l'heure (100 km/h)?

1490 **PAR M. LUC BERGERON:**

Oui, la vitesse de conception de base. Au ministère, on conçoit toutes les routes dix kilomètres (10 km/h) de plus que la vitesse affichée pour être certain que la route pardonne, s'il y a des fausses manœuvres, s'il y a un problème d'inattention.

1495 La vitesse affichée de base, comme toutes les routes au Québec, c'est maximum quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h), sauf le réseau autoroutier où c'est cent kilomètres-heure (100 km/h) et où ces autoroutes-là ont été désignées à cent dix kilomètres-heure (110 km/h), dix kilomètres (10 km/h) supérieurs aux cent kilomètres (100 km/h) affichés.

1500 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

1505 Qu'est-ce qu'on peut faire, vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y avait eu une annonce aujourd'hui, un communiqué pour améliorer la vitesse, en fait réduire les vitesses sur les grandes routes, qu'est-ce qu'on peut faire dans le cas précis de la route 367?

Parce que vous avez mentionné, vous avez parlé des carrefours giratoires, ça fonctionne pas.

1510 Quelle est votre suggestion qui irait dans le cadre de l'annonce que vous avez mentionnée tout à l'heure, à laquelle vous avez fait référence?

**PAR M. LUC BERGERON:**

1515 Bien, pour le ministère, nous avons décidé donc de préparer un projet de voie de contournement; donc il nous apparaissait pas approprié de travailler dans l'axe de la 367, considérant que ça répondait pas à aucun de nos objectifs.

Donc on n'a pas travaillé à tenter de trouver des solutions qui pourraient calmer le trafic. Aucune solution qu'on a abordée ne répondait aux objectifs qu'on s'était donnés.

1520

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci monsieur Bergeron.

1525

Monsieur Turgeon, est-ce que vous pouvez compléter?

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

1530

Pour avoir la réponse à ma première question, je vous rappelle que je souhaitais savoir comment le comité technique ou le comité directeur avait influencé le choix de l'option qui a été finalement privilégiée par le ministère des Transports? C'était ça finalement ma question, on n'a toujours pas abordé cet aspect-là.

1535

Peut-être que c'est les gens de la MRC de la Jacques-Cartier et de la Municipalité de Sainte-Catherine qui devraient également contribuer à répondre à cette question-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1540

Bien, monsieur Bergeron a mentionné les différents comités depuis le début de la conception.

**PAR M. LUC BERGERON:**

1545

Bien, si ça intéresse le demandeur, on pourrait demander à madame Hamel d'expliquer brièvement la démarche qu'on a suivie. C'est une démarche très rigoureuse, scientifique, et on pourrait peut-être associer les municipalités qui ont participé à cet exercice-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1550

Très bien. Alors la Municipalité de Saint-Augustin!

**PAR M. LUC BERGERON:**

1555

Voulez-vous qu'on commence à expliquer la méthode?

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

C'est comme vous voulez.

1560 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bien, allez-y madame Hamel, oui.

1565 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

1565

On a travaillé, on a formé un comité directeur et technique formé de professionnels de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de Saint-Augustin-de-Desmaures, et puis un comité directeur avec le maire de Saint-Augustin de l'époque, le maire de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Il y avait un représentant de la MRC de la Jacques-Cartier aussi, monsieur Claude Langlois.

1570

Et puis on a eu plusieurs réunions de travail d'équipe où on a identifié, où on a pris connaissance de la problématique. On a confirmé des problématiques qui avaient rapport à différents éléments de sécurité, de circulation, mais aussi d'aménagement du territoire.

1575

Et puis on a travaillé en collaboration, on s'est donné des objectifs avec des critères, des pointages pour chacun des critères. On a fait une analyse multicritère qui nous a permis après discussion d'arriver à une solution concertée sur des variantes de contournement.

1580

Je sais pas, est-ce que ça va?

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Madame la Présidente, est-ce que je peux préciser davantage la question?

1585

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, peut-être.

1590 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

1595

Écoutez, là, on parle de maires, de municipalités qui participent à un comité pour préciser des choix en matière de transport. Si c'est pas des spécialistes en aménagement ou en transport des municipalités qui participent à ces comités-là, c'est parce qu'on veut s'assurer que le projet réponde à des objectifs des municipalités en matière de transport. Alors c'est ce que je demande depuis le début.

1600

C'est quoi les objectifs poursuivis par les municipalités de la MRC de la Jacques-Cartier qui sont desservies par la 367? C'est quoi leurs objectifs qui sous-tendaient les travaux dans le cadre de ce comité-là? On fait pas participer un maire à un comité pour regarder le design...



**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Turgeon, pas de commentaires là-dessus.

1605

Je reformule votre question. Quels sont les objectifs que la municipalité poursuivait, que les deux municipalités poursuivaient dans le cadre de ces échanges avec le ministère des Transports?

1610

Est-ce que c'est exact, cette question?

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Et la MRC aussi assistait à ces tables-là. J'imagine qu'elle représentait également Fossambault, Lac-Saint-Joseph, etc.

1615

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

D'accord. Alors je pose la question d'abord à monsieur Langlois de la MRC.

1620

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Bien, madame la Présidente, moi, j'ai été appelé à travailler sur le comité technique, je pense à partir de 1999. Ça fait quand même un bon moment.

1625

Il me semble que de mémoire, il y avait pas d'élus sur cette table-là. C'était plutôt des représentants en urbanisme, en aménagement du territoire.

En fait, c'est qu'on a été appelé à éplucher, à décortiquer donc les différents scénarios qui avaient été analysés, en tout cas qu'on nous présentait. Bien voilà!

1630

Les objectifs qui étaient recherchés ou qui étaient préconisés par moi en tant que professionnel étaient les mêmes que ceux du ministère, au niveau de la sécurité, de la fluidité, les riverains, etc. Je sais pas si ça répond.

1635

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci monsieur Langlois.

1640

Maintenant, on va confirmer avec Saint-Augustin?

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

1645 Oui. Pour Saint-Augustin, je pense que les deux (2) principaux critères qui étaient en cause étaient la sécurité, dû au fait qu'on avait assez régulièrement disons à intervenir pour les gens qui étaient accidentés.

1650 Et aussi l'amélioration de la qualité au niveau des résidents avec l'augmentation du volume de circulation qu'il y avait. On était conscient, disons, qu'on n'était plus dans un milieu en équilibre par rapport au volume de circulation avec le résidentiel.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1655 Monsieur Careau de Sainte-Catherine.

**PAR M. MARTIN CAREAU:**

Alors moi aussi, j'ai participé au comité technique qui était présidé par madame Hamel.

1660 Alors on a en fait évalué chacune des variantes en fonction de plusieurs critères techniques. Alors il y avait des grilles de pointage, puis chacun de notre côté, on faisait une analyse vraiment technique des tracés, des avantages et inconvénients, des points forts et faibles de chacun, ce qui a fait en sorte, à la fin de l'exercice, que le tracé actuel a ressorti vraiment des autres.

1665 Puis au niveau politique, parce que monsieur semblait vouloir parler du niveau politique, je sais que le maire de Sainte-Catherine a travaillé sur le comité directeur. Alors moi, j'étais pas présent lors de ces rencontres-là. Mais le conseil de la Ville de Sainte-Catherine s'est exprimé par résolution sur le projet.

1670 Alors il y a déjà trois (3) résolutions qui ont été adoptées, puis ces résolutions-là vous ont été transmises pour que vous puissiez en prendre connaissance.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1675 Elles sont déposées d'ailleurs.

**PAR M. LUC BERGERON:**

1680 Madame la Présidente, il faudrait peut-être bien préciser le rôle des comités directeurs, parce qu'ça semble être ça qui est questionné.

1685 Bon, les gens des municipalités ont bien exprimé, nous avons deux (2) comités. Un comité directeur composé du préfet de la MRC, des deux (2) maires et moi-même comme directeur de la Capitale-Nationale.

1690 Le rôle du comité directeur, c'était essentiellement de donner les mandats au comité technique de travailler sur ces variantes-là, et il a eu comme mandat de recevoir les recommandations du comité technique et de l'entériner comme comité directeur.

1695 Bien sûr ce sont pas les maires qui ont fait les analyses multicritères puis qui ont fait les analyses, ce sont les équipes techniques et du ministère et des deux (2) municipalités et de l'aménagiste de la MRC qui ont travaillé sur, comme l'ont bien dit, les personnes responsables des municipalités, qui ont travaillé sur les scénarios, les analyses multicritères, etc.

Donc il faut peut-être démêler les deux (2) comités.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1700 Nous avons bien compris, monsieur Bergeron, merci beaucoup.

Avez-vous une deuxième question, monsieur Turgeon?

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

1705 Oui madame la Présidente, puis je vais essayer, par la deuxième question, de peut-être obtenir une réponse plus claire.

1710 Ce que j'essaie de savoir notamment, c'est: est-ce que les demandes des municipalités au nord desservies par la 367 qui visent à avoir une meilleure fluidité pour avoir un meilleur accès à des terrains sur lesquels ils souhaitent avoir du développement résidentiel ou avoir des activités récréotouristiques, est-ce que ça a précédé les travaux du ministère des Transports ou si ça l'a suivi?

1715 Et avant de répondre à la question, je vais vous citer un document que je vais déposer à la Commission. C'est un document qu'on est allé chercher aujourd'hui même sur le site du BAPE qui vient d'une autre audience publique, les audiences publiques sur le prolongement du boulevard du Vallon.

1720 Alors je vous cite un court extrait. Le président de cette commission-là...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1725 D'abord, monsieur, les commissions sont indépendantes...

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Je sais. Madame la Présidente, si vous me laissez aller, vous allez tout à fait comprendre la raison pour laquelle je dépose ce document-là, OK!

1730

C'est un extrait de la première partie, donc c'est pas un extrait d'un rapport, c'est un extrait de la première partie, donc comme ce soir, dans le cadre de l'audience sur du Vallon.

Alors le président précise la question du citoyen, il dit:

1735

"Alors si j'ai bien compris votre question, quels sont les critères sur lesquels se base le ministère des Transports du Québec pour déterminer si oui ou non il y aura construction de route?"

1740

Alors la question à laquelle monsieur Luc Bergeron ici présent répond:

"Si vous parlez de développement de réseau routier, donc l'ajout de nouvelles voies, de nouvelles autoroutes, de nouvelles routes d'accès, je vous répondrais que les critères, ils sont d'abord politiques. Le développement du réseau..."

1745

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Écoutez monsieur, on va arrêter, parce que c'est deux (2) dossiers différents!

1750

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Madame Bigué, je m'excuse...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1755

Il a pas été mentionné ici aucun critère politique, on nous a mentionné...

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

1760

C'est ce que je cherche à savoir par ma question, madame Bigué. Si vous nous laissez pas poser nos questions, vous allez faire l'audience toute seule pour le restant de l'audience!

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1765

Bien, je vous ai demandé de poser la deuxième question sans préambule et surtout pas en rapport avec les autres audiences.

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

1770 Madame la Présidente, je vous demande de me laisser terminer la lecture courte, ces trois (3) petits passages là que je vais faire et déposer à la Commission...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1775 C'est pas un procès d'intention que nous avons ici, là. Je voudrais une question claire...

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

1780 Non madame la Présidente, ce que je cherche à savoir, c'est qu'est-ce qui précède la décision et qu'est-ce qui justifie le projet?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1785 D'accord.

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Alors laissez-moi aller sur l'extrait.

1790 "Je vous répondrais que les critères sont d'abord politiques..."

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1795 Écoutez monsieur, je viens de vous dire que ça ne fonctionne pas.

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Madame la Présidente...

1800 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Regardez, monsieur, là! Si vous voulez, faites la demande par écrit et on verra la pertinence, mais ce soir, la Commission siège pour la 367 et on ne fait pas référence et on ne fait pas de procès d'intention de monsieur Bergeron ce soir.

1805

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Madame la Présidente, si vous me laissez poser ma question, vous faites un procès d'intention de ma question!

1810

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Non. Votre question était claire.

1815 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

L'intervention de monsieur Bergeron dans ce cas-là, elle est générale sur la question de la justification des projets et de comment on les justifie. C'est un document qu'on retrouve sur le site du BAPE...

1820

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Posez-lui la question de façon claire.

1825 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Je souhaite le déposer, c'est dans la première partie des audiences qu'on dépose des documents, c'est d'intérêt, à mon avis, pour la Commission, je vous demanderais de bien vouloir me laisser terminer la lecture du document et de me laisser le déposer.

1830

Vous en jugerez après s'il est pertinent ou non pour votre analyse, madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1835

Je parle pas d'analyse, je parle de la question, monsieur.

Ce soir, c'est la 367, posez votre question uniquement sur ça.

1840 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Madame, le texte que je vous lis ici, c'est une question d'intérêt général. Ce n'est pas une question qui est en lien avec l'autoroute du Vallon ou quelque route que ce soit, c'est une question sur comment se font, sur quels critères le ministère des Transports se base pour établir ses priorités!

1845

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors voilà la question!

1850

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Mais je vous cite pour que l'intervenant nous dise à quel moment – c'est qui qui est en amont...

1855

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous avez pas besoin, monsieur, vous avez posé votre question, pas besoin de citer de préambule, je l'ai mentionné tout à l'heure dans les procédures d'introduction. Vous avez posé votre question, là, comment se détermine...

1860

**PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Madame la Présidente...

1865

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Ça suffit, là!

1870

Alors si vous voulez répondre, monsieur Bergeron.

**PAR M. LUC BERGERON:**

C'est très facile à répondre. Au ministère des Transports, le mot développement a un sens. Lorsqu'on parle d'une route de développement ou une autoroute de développement, on parlait ici de du Vallon, la route 175, ce sont des projets de cinquante millions (50 M\$), cent millions (100 M\$), deux cents millions (200 M\$). Dans le jargon du ministère, on appelle ça du développement. Et les priorités sont gouvernementales, elles sont politiques. Aucun problème avec ce que j'ai dit à du Vallon.

1875

1880

On parle pour la 367 d'une route locale, d'une route régionale de transit qui n'a rien à voir avec du développement. La politique a rien eu à faire là-dedans, les objectifs qui ont été identifiés ont été identifiés par le comité. Je les répète pour la troisième fois!

1885

C'était la sécurité, la sécurité, la sécurité tout le temps. C'est ça qu'on a regardé dans ce projet-là. Les maires ont joué un rôle totalement, ils se préoccupaient de leur milieu, ils se préoccupaient de la population, ils ont abordé les projets de façon, ils ont pas mis de pression sur le ministère pour développer des axes ou quels que soient. On avait à corriger une situation, et ça a été très bien dit par les intervenants.

1890

Ça n'a rien à voir avec les projets de développement qu'on appelle au ministère qui sont pas ces projets-là. Ici, on est dans une programmation qui appartient à la Direction de Québec

de la Capitale-Nationale, alors que le développement, c'est une programmation qui appartient au gouvernement sur lequel la Direction de la Capitale-Nationale a aucun mot à dire.

1895

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

1900

---

**CÉCILE RICHARD**

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1905

Alors ce sera madame Cécile Richard s'il vous plaît.

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

1910

Ma question est celle-ci! Le ministère des Transports justifie son projet de réaménagement de la route 367 voulant éliminer les courbes et les boutons afin qu'elle soit plus sécuritaire.

1915

Alors je m'explique mal pourquoi cette route parallèle débiterait à la voie ferrée alors que la route actuelle est droite et sans aucune courbe ni bouton, une très bonne visibilité jusqu'à l'avenue Notre-Dame.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1920

Monsieur Bergeron.

**PAR M. LUC BERGERON:**

1925

Bien, on a dit un peu dans le préambule, on a regardé jusqu'à huit (8) variantes, plusieurs de contournement, certaines dans l'axe, contournement à l'est, à l'ouest de la route actuelle.

1930

Et il est apparu de façon unanime, sans équivoque, autant par le comité technique que le comité directeur que la variante de contournement qu'on appelle le tracé A était celle qui semblait être la plus intéressante, celle qui avait le moins d'impact, qui avait les meilleurs gains en termes de sécurité et qualité de vie. Ce qui a fait en sorte que c'est celui qu'on a retenu.

Maintenant, je peux comprendre, puis on a discuté de ces cas-là largement en médiation, on peut comprendre, puis on n'a jamais essayé de minimiser le fait, que ce soit le



1935 tracé A, B, C, D, c'est certain que chacun des tracés avait des contraintes et avait des impacts chez certains riverains, certains impacts plus que d'autres avec certaines variantes.

On a tenté d'utiliser le tracé avec le moindre impact. Donc on parle ici de différents scénarios.

1940

Le scénario A avec cinq (5) acquisitions ou déplacements était celui qui répondait le mieux en termes d'impacts humains, mais on tente pas de minimiser le fait que certains riverains, monsieur et madame Richard en sont, ont à subir, on en convient, des impacts, des impacts qui peuvent être douloureux, on en convient. Puis on a tenté en médiation d'associer monsieur et madame Richard à la solution qui sera la mieux pour eux.

1945

Donc en médiation, ce qu'on a essentiellement offert à monsieur et madame Richard, c'était qu'on leur laissait le choix de choisir la méthode qui pour le couple semblait celle du moindre impact, donc on leur a offert le choix d'être déplacés, d'être acquis ou de rester sur place, et on s'est engagé à tout faire en sorte de tenter de minimiser le plus possible les impacts en termes visuels, en termes paysagers et en termes sonores.

1950

Il faut bien comprendre que la route, le tracé A qu'on a proposé, le tracé de contournement passe plus loin de la résidence de monsieur et madame Richard qu'aujourd'hui, sauf qu'on est très conscient que ça va avoir des impacts majeurs sur l'arrière, on a vu les photos tout à l'heure, l'arrière de la résidence. Donc on s'est engagé, donc exemple, d'engager des paysagistes qui vont faire en sorte qu'on va tenter d'améliorer et le visuel et le paysage. Mais on est très très conscient que oui, ça va être contraignant pour monsieur et madame Richard, on est conscient de ça.

1955

1960

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous avez mentionné, vous avez fait référence aux ententes de médiation, est-ce qu'on prend pour acquis que toutes les ententes, les conclusions des ententes signées sont toujours en vigueur et que vous maintenez les conditions?

1965

**PAR M. LUC BERGERON:**

Je vous remercie de poser la question. Effectivement, nous nous étions engagés, lors de la médiation, à respecter les ententes, même s'il y avait échec de la médiation.

1970

Donc les ententes qui ont été signées vont être respectées par le ministère, même avec les audiences de ce soir.

1975

Donc oui, on va les respecter.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

1980 Est-ce que vous pouvez faire état des modifications qui seront apportées au projet dans le cadre des conclusions des ententes?

**PAR M. LUC BERGERON:**

1985 Bon, on a pris des engagements un peu généraux envers les trois (3) requérants qui ont participé à la médiation, donc la Ferme Pierre Fiset, monsieur et madame Demers et monsieur et madame Richard, on a pris des engagements généraux liés à la quiétude des lieux, d'essayer de confiner les travaux de jour, qu'il y aura jamais de travaux le soir et les fins de semaine, de cantonner l'entrepreneur le plus loin possible des résidences, etc.

1990 Mais essentiellement, pour chacun des requérants, d'ailleurs c'était l'objet de la médiation, on a tenté de trouver ce qui était le meilleur arrangement pour la problématique que ces gens-là avaient soulevée.

1995 Donc monsieur et madame Richard, je viens d'en parler, il est clair que le choix va leur appartenir, et on va les accompagner dans le choix qu'ils feront. S'ils décident d'être déplacés, on s'est engagé à les supporter, à les aider à trouver un terrain qui les satisfera.

2000 Si c'est l'acquisition, on s'est engagé à leur donner une indemnité qui sera équitable. Puis s'ils décident de demeurer en place, on s'est engagé à travailler avec eux à améliorer le plus possible leur environnement paysager, sonore et d'ensemble.

2005 Pour ce qui est de monsieur et madame Demers, ils étaient très préoccupés de la sécurité routière. Donc on a tenté de répondre à cette préoccupation-là. Exemple, ils avaient une grande préoccupation du parcours des autobus scolaires, donc on a déjà implanté sur le terrain actuellement la signalisation indiquant aux citoyens qu'il y avait des arrêts fréquents d'autobus scolaires, donc pour essayer de donner suite à leur demande.

2010 Ils étaient très préoccupés qu'on sensibilise la population puis les usagers de la route à la grande vitesse qui circulaient, donc on s'est engagé, si le gouvernement donne suite à ce projet-ci, de sensibiliser, donc on va émettre un communiqué, si le gouvernement autorise le projet, pour sensibiliser la population à réduire la vitesse.

2015 Pour la Ferme Pierre Fiset, évidemment on comprend, puis on veut accompagner monsieur et madame Fiset dans le projet, on comprend, ils sont lourdement touchés par le projet.

On comprend que l'exploitation agricole de Pierre Fiset va être touchée par le projet, donc on s'est engagé à tout faire en sorte de tenter de trouver des terres de substitution de qualité égale à proximité de la résidence. On va essayer de se donner des moyens, on va

2020 donner des moyens aussi au couple Fiset pour s'engager des experts. On va engager les  
nôtres et on va tout faire pour tenter de trouver des terres de compensation.

2025 Si jamais il devenait impossible ou si ça satisfaisait pas monsieur Fiset, on s'est engagé  
aussi à aborder des négociations de bonne foi entre les deux (2) parties pour trouver un  
compromis acceptable. On comprend très bien que le projet a des impacts sur l'exploitation  
agricole, sur sa viabilité à long terme, sur le fait qu'ils veulent garder un patrimoine dans la  
famille, on est d'accord avec ça, on va participer à trouver des solutions qui vont satisfaire, puis  
c'était ça l'engagement qu'on a pris lors de la médiation.

2030 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

2035 **PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

Madame la Présidente, j'en conviens qu'on a eu des ententes avec le ministère des  
Transports, advenant que le projet se réalise, pour minimiser les impacts.

2040 Par contre, mon questionnement est la justification de la route, qu'elle parte de la voie  
ferrée à aller jusqu'à Notre-Dame, mon questionnement est là, la justification de ce bout-là qui  
part de la voie ferrée à aller jusqu'à Notre-Dame, qui a aucune courbe, absolument, ni buton, la  
visibilité est très bonne. Alors c'est ça mon questionnement, à savoir la possibilité de ça.

2045 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors monsieur Bergeron, sur le plan technique...

2050 **PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

Excusez, ce qui aurait évité le champ agricole et certaines expropriations à aller jusqu'à  
Notre-Dame.

2055 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

C'est ça, est-ce qu'il y a moyen de raccourcir...

2060 **PAR M. LUC BERGERON:**

Ça a été regardé en comité technique. La route actuelle, oui, peut-être dans ce secteur-  
là, elle est rectiligne, mais la route comme telle a des contraintes géométriques importantes.  
Les chaussées sont étroites, il y a pas d'accotement, il y a pas d'accotement pavé, on pourra

pas en faire, les maisons sont à proximité de la route. Il continue de passer, on a vu tantôt, treize mille (13 000) véhicules par jour. Il y a beaucoup d'accidents, la vitesse est élevée.

2065           Donc il nous est apparu que si on voulait améliorer la fonctionnalité de la route, donc  
séparer la fonction de transit de la fonction locale, éviter que l'autobus scolaire s'arrête au milieu  
du chemin alors qu'on l'a dit, les heures de pointe du matin et du soir qui coïncident souvent  
avec les heures de passage des autobus scolaires font en sorte que c'est dangereux. La  
proximité des accès, le nombre, on a vu tantôt qu'on est en moyenne, il y a des accès aux  
2070 vingt-cinq mètres (25 m).

Donc les conflits qui font en sorte que les riverains à la route entrent chez eux, sortent  
de chez eux, donc on a tenté d'éliminer ces conflits-là en travaillant en contournement.

2075           **PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

Excusez madame la Présidente, j'aimerais intervenir! Quand on parle de dangerosité  
de cette route, ça fait quelques années, c'est pas d'aujourd'hui, c'est pas arrivé à une circulation  
de douze mille (12 000) véhicules par jour tout d'un coup.

2080           Alors là aussi, je me questionne, à savoir pourquoi le ministère des Transports a pas  
tenté des modifications sur la route actuelle, afin de minimiser les impacts et les accidents?  
Abaisser la limite de vitesse, comme on parle depuis tout à l'heure. Parce que s'il ne peut pas  
faire respecter la vitesse, comme il mentionnait tout à l'heure, si on la met à quatre-vingt-dix  
2085 (90 km/h), les gens ne respecteront pas la vitesse, alors je me demande s'ils vont respecter la  
vitesse sur une route adjacente.

Si on n'est pas capable de faire respecter présentement une limite de vitesse, comment  
on va faire pour la faire respecter sur une route adjacente? Ça, je m'explique ça assez mal.

2090           Et puis je me demande pourquoi on n'a pas tenté aussi de mettre des feux de circulation  
aux intersections si dangereuses, comme on le dit, et c'est vrai.

2095           Puis ça aurait sûrement amélioré la sécurité en essayant certaines tentatives du moins  
avant de procéder à un travail d'envergure.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous permettez que je pose la question, puis je reviens pour compléter.

2100           **PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

D'accord.

2105 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que des mesures comme ça ont été, est-ce que c'est possible de faire...

2110 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, je trouve ça très légitime comme question, mais il faut comprendre qu'on travaille dans ce dossier-là depuis 1998. Ça fait huit (8) ans qu'on travaille pour tenter d'implanter un projet.

2115 Donc oui, à votre question, on se questionne depuis 95-96, et lorsqu'on a décidé de dire, on doit intervenir, c'est là qu'on a constitué un comité technique. Mais ce qu'on fait depuis huit (8) ans, là, ce que vous nous demandez aujourd'hui, là, c'est la conclusion de notre réflexion qu'on fait depuis huit (8) ans pour améliorer la sécurité, la fonctionnalité...

2120 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, mais monsieur Bergeron, la question de madame était précise. Est-ce que vous pouvez répondre de façon précise?

2125 Les feux aux intersections, est-ce que c'est possible ou pas? Est-ce que ça a été étudié?

**PAR M. LUC BERGERON:**

2130 Tout est possible. Un feu de circulation, c'est inefficace, c'est à proscrire lorsque sur une voie principale il circule douze mille (12 000) véhicules par jour, puis sur les voies secondaires, il y a à peu près pas de circulation.

2135 Ce qui fait en sorte qu'on crée un sentiment de fausse sécurité ou, à cause de la vitesse, on va se ramasser avec un bilan de sécurité routière qui risque d'être pire qu'aujourd'hui. On va se rencontrer avec des collisions par l'arrière, on va se rencontrer par des face à face parce que les gens, la circulation est tellement importante sur un axe que les gens qui sont sur les axes secondaires où il y a très peu de circulation, donc c'est à proscrire, des feux de circulation dans un tel cas.

2140 La circulation, ça va bien lorsque les axes sont équilibrés, puis on veut que la circulation soit cohérente avec la vitesse qu'on veut, mais dans un cas où ici – tout est possible, mais ce n'est pas une solution intéressante pour améliorer le bilan de sécurité routière, d'une part.

2145 D'autre part, il faut comprendre aussi, il faut toujours revenir à nos objectifs. On avait aussi un objectif d'améliorer la qualité de vie des citoyens. Des feux de circulation, ça veut dire qu'il y a des gens qui arrêtent, ça veut dire qu'il y a des gens qui repartent. Ça veut dire que

2150 c'est du bruit. On vient d'augmenter le bruit dans un tronçon, on n'en a pas parlé encore aujourd'hui, on aura des acétates tantôt, dans un tronçon où le bruit est déjà à des niveaux inacceptables.

2155 Si on avait fait des feux de circulation, on aurait encore amplifié le problème. Il y a du trafic lourd, huit pour cent (8 %) de trafic lourd, c'est pas majeur sur notre réseau, mais il faut comprendre qu'à toutes les fois qu'il y a un feu de circulation, il y a un camion qui s'arrête à un feu de circulation, c'est du bruit. C'est du bruit lorsqu'il repart.

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

2160 D'accord, mais je pense que quand ça améliore la sécurité, je pense que c'est important aussi.

2165 Puis je veux vous mentionner aussi que quand vous dites que les feux de circulation, c'est assez difficile sur une route pareille, mais si on considère que le boulevard Henri-Bourassa vient d'être terminé et qu'il y a des feux de circulation, puis il y a une limite de vitesse à cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2170 Avez-vous des normes précisément concernant les feux de circulation ou si c'est votre conclusion d'expérience? Est-ce qu'il y a un cahier de normes concernant ça?

**PAR M. LUC BERGERON:**

2175 Tout à fait. Il y a des spécifications quand est-ce que c'est justifié d'installer des feux de circulation. Donc c'est toujours une méthode qu'on tente progressive, donc on va souvent amorcer un processus par des feux clignotants donc qu'on va mettre à des intersections problématiques.

2180 Puis si la situation devient de plus en plus problématique, on peut envisager des feux de circulation. Mais il faut comprendre que le feu de circulation, c'est essentiellement un mobilier urbain.

2185 Je n'installerai jamais de feu de circulation en plein milieu de la Réserve faunique des Laurentides, c'est pas un instrument, le citoyen, l'utilisateur de la route s'attend pas en milieu rural à avoir des feux de circulation. Donc si je surprends un usager de la route en mettant en plein milieu d'un rang un feu de circulation, l'utilisateur ne s'attend pas à avoir un feu de circulation.

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

2190 Mais on n'est pas dans un rang.

**PAR M. LUC BERGERON:**

2195 C'est un mobilier urbain évidemment qu'on a extensionné dans les villages, puis là évidemment, la circulation, les villages s'étirant, on a implanté des feux de circulation, mais en milieu rural, on tente d'éviter ces équipements-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2200 Est-ce que ces moyens-là ont été étudiés ou bien s'ils ont été simplement regardés de façon...

**PAR M. LUC BERGERON:**

2205 Bien, si ça vous intéresse...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2210 Dans vos comités, là, que vous mentionniez tout à l'heure, est-ce que tous ces moyens-là ont été étudiés en particulier avant d'en venir à une planification d'un trajet de transit?

**PAR M. LUC BERGERON:**

Ça a été regardé, et on a rejeté cette option-là.

2215 Mais pour répondre carrément à votre question, le ministère a réalisé des études avec par exemple Karsten Baass qui est un ancien professeur de Polytechnique, vient de déposer au ministère une étude justifiant quand est-ce qu'on devrait installer des feux de circulation, à quel moment, à quel endroit, et les conclusions, c'est qu'en milieu rural, ça devrait être à bannir.

2220 Maintenant, on peut vous déposer l'étude.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2225 Oui, certainement.

Est-ce que vous avez un autre volet à votre question, parce que je vous ai interrompue?

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

2230 En tout cas, là, pour le système de feu de circulation et tout ça, monsieur Bergeron a répondu. En tout cas, ça me satisfait peut-être pas entièrement, mais que voulez-vous!

2235 J'en reviens à la section de la partie de la voie ferrée à aller à Notre-Dame! Je me demandais si c'était envisageable d'élargir la route actuelle en remplissant les fossés, ce qui permettrait une piste cyclable et pour les piétons également, ce qui éviterait quelques expropriations et empiètement d'une terre agricole, d'érablière, ainsi qu'un déboisement de quelques kilomètres, je parle toujours de la voie ferrée à Notre-Dame?

**PAR M. LUC BERGERON:**

2240 Bon, nous revenons encore à nos objectifs, sécurité, fonctionnalité, qualité de vie des riverains. C'est certain que si j'élargissais la route entre la voie ferrée et la rue Notre-Dame par exemple, en fonction des normes du ministère, en fonction des largeurs de voies, largeurs d'accotements, fossés, par exemple à caractère fermé, en zone urbaine, j'améliore pas la  
2245 qualité de vie des riverains. Je peux même la détériorer.

Il pourrait arriver qu'à certains moments, je doive exproprier certaines résidences. Ça a été regardé. Les scénarios du tronçon dans l'axe ont été regardés et ils ont été rejetés.

2250 Ils ont été rejetés pour les quatre (4) mêmes objectifs que je vous dis depuis le début. Ça a été rejeté parce que ça améliore pas la sécurité routière, ça améliore pas la qualité de vie, ça améliore pas de séparer la fonction locale de la fonction de transit, puis ça améliore pas notre gestion de corridor.

2255 Oui, ça pourrait régler une partie de votre problème, vous comme riverains qui êtes touchés par le projet, mais ça améliore pas les soixante-douze (72) résidences qui habitent sur la 367 entre le Petit-Capsa et le Grand-Capsa.

2260 Donc nous avons essayé de regarder, le comité technique, pas moi, le comité technique a essayé de regarder la solution optimale puis il leur est apparu, c'est ce qu'ils ont recommandé au comité directeur, puis qu'on a accepté, il leur est apparu que seule la voie de contournement était une solution qui rencontrait nos objectifs.

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

2265 Vos objectifs, oui.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2270 Est-ce que ça va? Avez-vous d'autres questions?

**PAR Mme CÉCILE RICHARD:**

2275 J'ai terminé. Ça va, merci.



**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup madame Richard.

2280

---

**EDDIE BUJOLD**

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2285

Monsieur Eddie Bujold.

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2290

Est-ce que c'est possible de voir un acétate qui porte le titre de contournement dans le boisé? C'est affiché sur le mur, on voit une photo du viaduc en plongée.

Est-ce que c'est possible, oui?

2295

Alors au même moment, je me présente! Je suis résident touché par l'expropriation. Ça fait cinq (5) ans qu'on a su par les médias que nous étions touchés par l'expropriation, mais nous avons pas reçu encore aucune information, si ce n'est que d'être allés par nous-mêmes la chercher.

2300

J'aimerais voir l'autre acétate où on voit vraiment de l'autre angle en plongée le viaduc en question. OK.

Voyez-vous, juste à l'intersection de la nouvelle route et de l'ancienne, le viaduc, juste en haut, il y a un étang – derrière chez nous, il y avait un étang!

2305

D'ailleurs tout à l'heure, je me suis permis d'aller jouer avec mes enfants patiner dessus, bon. Hormis les doléances, ma question est d'ordre environnemental.

2310

Si vous regardez la photo en question, vous voyez que dans la section de droite en haut, vous avez une colline qui s'étend vers le mont Bélair, donc nécessairement vous avez une pente qui verse l'eau de pluie, ces choses-là, qui crée une nappe phréatique qui s'étend du Grand-Capsa jusqu'en fait à la route actuelle. Donc je sais pas si vous imaginez, il y a comme un bassin versant, si on peut appeler ça comme ça, et la route passe en plein milieu de ce bassin.

2315

Alors c'est très clair que moi, la première question m'est venue à l'esprit, étant donné que j'ai un étang derrière chez moi et que vous faites une route probablement peut-être à

quinze mètres (15 m) en dessous du niveau de mon étang, j'imagine que cette eau-là va se ramasser quelque part.

2320

Vous avez parlé de bassin versant, alors j'aimerais avoir des explications, ou des bassins de décantation, c'est comme ça que vous l'avez appelé? De rétention?

**PAR Mme MARYSE HAMEL:**

2325

Des bassins de rétention.

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2330

C'est ça. Moi, j'aimerais avoir davantage d'information sur l'hydrologie à la suite de ces travaux. Parce que j'ai beaucoup de questionnement par rapport au dessèchement de cette zone puis l'impact environnemental que ça aura sur les terres agricoles qui sont au bas.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2335

Alors la question est claire.

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2340

En fait, il y en a deux (2).

**PAR M. LUC BERGERON:**

2345

Madame la Présidente, il faut comprendre dans quel processus on s'inscrit ici aujourd'hui. Une question précise comme ça, quel sera le bassin de drainage, les bassins de rétention!

2350

Il faut comprendre ici que le ministère des Transports n'a aucuns plans et devis. C'est un concept qu'on a sur des papiers, sur du papier pour lequel on a réalisé une étude d'impact sur un concept, sur un tracé sur un papier. Mais actuellement, nous ne sommes pas à la phase plans et devis parce qu'on peut s'attendre à ce que les résultats des audiences fassent en sorte qu'on pourrait avoir des recommandations qui fassent en sorte qu'on doive modifier certaines parties de notre projet.

2355

Ce qui fait en sorte qu'actuellement au ministère des Transports, nous ne connaissons pas où seront les bassins de rétention, quelle sera leur dimension; nous n'avons aucune étude hydraulique de faite.

2360

Donc à votre question précise, on peut pas y répondre actuellement. Nous ne sommes pas à cette étape-là. Nous ne savons pas par exemple de façon précise quelles seront les

superficies à acquérir; tout ça va devoir être fait, donc, lorsque le gouvernement nous aura autorisés à procéder s'il nous autorise, puis à ce moment-là, on va compléter les plans et devis.

2365 Et c'est à ce moment-là qu'on va rencontrer les citoyens pour leur dire, monsieur, vous allez être acquis, puis voici la surface ou la dimension du terrain.

2370 Donc actuellement, étonnez-vous pas qu'on n'a pas rencontré personne à des fins d'expropriation, on n'est pas là. Il y a pas de projet pour le moment. C'est un projet sur papier, là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2375 J'ai une question à ajouter. Comment le ministère entend-il contrôler la qualité de l'eau durant les travaux puis après les travaux?

**PAR M. LUC BERGERON:**

Là, vous parlez de la qualité de l'eau?

2380 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, pour les puits, puits artésiens et tout.

**PAR M. LUC BERGERON:**

2385 Je vais demander à quelqu'un de familier avec le dossier des puits potables d'en parler. Monsieur Martin Lafrance.

**PAR M. MARTIN LAFRANCE:**

2390 Bonjour. Je suis Martin Lafrance, biologiste au ministère des Transports.

2395 Alors au niveau de la qualité de l'eau, si on parle des eaux de puits d'eau potable, c'est certain qu'on peut peut-être passer des acétates qu'on avait préparés à cet égard-là.

2400 Donc dans la zone d'étude, effectivement, il y a cinquante-six (56) résidences qui ont été, pour le moment, identifiées dans le cadre d'une étude hydrogéologique à l'intérieur de laquelle on a identifié vingt-trois (23) puits artésiens, quatorze (14) puits de surface, dix (10) qui sont reliés par un aqueduc municipal puis neuf (9) autres dont le vôtre, je présume, si je ne m'abuse. Vous puisez peut-être votre eau à même le lac? Non, OK. Il y en a une que c'est le cas.

2405 Alors dans le cadre de l'étude hydrogéologique, il y a treize (13) puits qui ont été échantillonnés afin d'avoir un aperçu de la qualité de ces eaux avant le projet, les puits qui sont à risque, les puits aussi qui sont à risque mais dont l'expropriation est anticipée et cinq (5) autres puits, pour être représentatifs au niveau de la zone géographique.

2410 Ce qu'on peut anticiper comme impact du projet tel qu'il est présenté aujourd'hui, après les travaux, il y aurait une amélioration générale de la majorité, dans la majorité des cas en ce qui a trait à la qualité de l'eau des puits d'eau potable, comme le tracé s'éloigne du milieu bâti.

2415 Donc avant les travaux, si on a l'autorisation de procéder à des plans et devis, à ce moment-là on pourra faire une étude de puits détaillée, et c'est à ce moment-là que les sites qui sont les plus à risque seront formellement identifiés.

À ce moment-là, l'équipe spécialiste du ministère des Transports fera une analyse prétravaux pour avoir un état de référence fiable de la qualité d'eau potable de ces résidences ou de ces puits, de ces résidences en fonction de plusieurs critères qui seront caractérisés.

2420 Après les travaux, pour tenir compte des opérations des travaux et des opérations d'entretien, il y aura des suivis annuels sur au moins deux (2) ans qui seront effectués au droit de ces mêmes puits. Alors en vertu des mêmes critères, en vertu des mêmes paramètres, il y aura des échantillonnages d'eau aux printemps 1 et 2 après les travaux, de façon minimale, pour s'assurer que les qualités d'eau n'aient pas évolué de façon significative.

2425 Si la qualité d'eau s'avérait être de moins bonne qualité par rapport à l'état prétravaux, à ce moment-là, dépendamment des critères qui sont en cause, le ministère procéderait à des ajustements, soit à la mise en place de dispositifs à même la prise d'eau pour, par exemple filtrer les particules qui auraient pu être mises en suspension par exemple.

2430 Si on parle de chlorure, éventuellement de sodium, qui émane de l'utilisation des sels de déglaceage le long de la route qui auraient contaminé la source d'eau potable, à ce moment-là le ministère va procéder au forage d'un nouveau puits pour redonner, dans les meilleurs délais, une eau de qualité aux citoyens.

2435 Donc pendant les travaux, si on parle de qualité des eaux de surface cette fois-là, il est certain que dans les systèmes de drainage qui seront temporaires, il va y avoir des mesures de prévention de l'érosion et du contrôle de la sédimentation à l'intérieur de ces structures de drainage temporaires, à ce moment-là, pour éviter le plus possible que les eaux des mares ou des lacs et même des cours d'eau intermittents qu'on retrouve tout le long du tracé deviennent chargés en sédiments.

2445 Donc il y a plusieurs mesures connues qu'on applique généralement sur nos chantiers routiers pour permettre justement une sédimentation de particules qui seraient mises en suspension, on parle notamment de bermes filtrantes, de trappes à sédiments, de bassins de

sédimentation, de membranes géotextiles ou de barrières à sédiments. Alors il y a plusieurs méthodes qui sont connues chez nous et qu'on applique lors des chantiers.

Est-ce que ça répond à votre question?

2450

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, merci beaucoup.

2455

Vous, est-ce que vous avez une deuxième question?

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2460

Bien en fait, j'aimerais savoir exactement l'impact sur la nappe phréatique. Donc je sais pas si le visuel qu'on avait tout à l'heure pourrait nous expliquer la dynamique hydrologique.

Puis la deuxième question, j'aimerais qu'on m'explique les procédures de fabrication d'un bassin de décantation, quels sont les impacts sur l'environnement?

2465

**PAR M. MARTIN LAFRANCE:**

2470

D'une part, au niveau des impacts sur la nappe phréatique, la nappe phréatique présentement, au stade de l'étude hydrogéologique, c'est comme une boîte noire. Ce qui se passe dans les mouvements aquifères présentement, c'est de l'ordre de l'inconnu, étant donné qu'il y a plusieurs facteurs dont le type de sol qu'on va retrouver vraiment de façon locale à microéchelle, c'est des mouvements qui peuvent être un peu diffus.

2475

Ce qu'on sait quand même, et je ne suis pas spécialiste, je tiens à le spécifier, c'est pas moi le spécialiste en hydrogéologie au ministère des Transports, ce qu'on sait par contre, c'est qu'en fonction effectivement des pentes de bassins versants, on peut prédire généralement qu'il y a un amont hydraulique, il y a un aval hydraulique, donc les situations où ce qu'il y a des résidences ou des puits d'eau potable qui sont situés en aval hydraulique d'une route notamment où ce qu'il va y avoir épandage de sels de déglçage seraient susceptibles d'avoir des contaminations éventuellement par ces sels-là.

2480

Il y a aussi la notion de quantité d'eau. Comme vous l'avez soulevé tout à l'heure, c'est possible que dans certains cas, à cause de nos systèmes de drainage de fossés qui sont dans des points plus bas que l'existant actuellement, c'est possible qu'on se mette à drainer des surfaces ou des mares ou des lacs qui sont présentement à proximité du tracé projeté.

2485

Ça aussi, comme l'a dit monsieur Bergeron, c'est quelque chose qu'on va mieux connaître lorsque les plans et devis seront en préparation et notamment, lorsque les spécialistes en hydraulique se pencheront sur les systèmes de drainage.

2490 Alors à l'heure actuelle, il est difficile de présumer comment va évoluer la situation au  
niveau de l'offre ou de la quantité d'eau au niveau des aquifères, comme au niveau de la qualité  
de ces aquifères-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2495 Est-ce que ça répond à votre question?

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2500 Pour la première, oui.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Deuxième!

2505 **PAR M. MARTIN LAFRANCE:**

Les bassins de décantation?

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2510 Effectivement.

**PAR M. MARTIN LAFRANCE:**

2515 Est-ce qu'on parle, est-ce que vous voulez savoir au niveau des bassins de décantation  
pour gérer la quantité d'eau qui va s'écouler par unité de temps ou vous voulez savoir les  
bassins de sédimentation pour gérer la qualité, la turbidité de l'eau?

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2520 En fait, tout à l'heure, on nous a présenté sur un acétate, à deux (2) endroits où on  
fabriquerait ces bassins.

Moi, j'aimerais savoir comment on procède et quel impact ça a sur l'environnement?

2525

**PAR M. MARTIN LAFRANCE:**

2530 D'accord. Alors d'une part, les bassins de rétention ou de décantation si on veut sont là  
pour gérer une quantité d'eau qui pourrait être supérieure à ce qui est présentement, à ce qui  
coule présentement dans ces zones-là.

2535 Ce qu'il faut comprendre, pour faire simple, c'est qu'en faisant l'infrastructure routière, on va drainer effectivement des pentes de bassins versants qui, normalement, se seraient écoulees plus graduellement sur toutes ces superficies-là qui sont vierges et qui sont végétalisées. Et lorsqu'on va mettre en place une infrastructure linéaire qui va comporter de part et d'autre des fossés, c'est sûr et certain qu'on va capter une bonne proportion des eaux qui viennent de l'amont hydraulique de ces fossés-là.

2540 D'autre part, on va imperméabiliser une surface, la surface qui est asphaltée va être imperméabilisée, donc il y va y avoir du ruissellement qui va venir de la surface de la chaussée qui va s'écouler dans les fossés et donc, on va avoir un peu moins de rétention par les sols et les plantes à cet endroit-là précisément.

2545 Donc pour pallier au fait qu'il y a une certaine quantité d'eau de pluie qui tombe ou d'eau de fonte des neiges qui tombe et qui est absorbée par les végétaux et le sol, il faut mettre en place des infrastructures qui pourront gérer un surplus d'eau ponctuel.

2550 Donc par exemple à des endroits stratégiques où qu'on sait qu'il va y avoir un écoulement forcément d'une quantité supplémentaire d'eau qu'il y aurait eu naturellement, on va y planter des bassins qui sont dimensionnés sur une superficie assez importante et avec un seuil à l'aval de ce bassin-là qui va contrôler le niveau des eaux.

2555 C'est-à-dire qu'à un moment donné, ces bassins-là vont se remplir graduellement et il va y avoir un trop-plein qui va faire en sorte que quand on va avoir atteint ce seuil-là, il va pouvoir y avoir un écoulement vers l'aval et ça va empêcher, ça, que les cours d'eau notamment qui se situent à l'aval se gonflent très rapidement suite à des événements de crues ou à des fontes de neige, pour éviter l'érosion des berges notamment.

2560 Donc on va avoir des bassins qui vont fonctionner, comme ici sur le petit schéma. Les eaux de drainage de la route seront dirigées vers ces bassins qui, actuellement, on a identifié deux (2) endroits qui pourraient être stratégiques, ça pourrait changer. Ça, la dimension de ces bassins-là ainsi que leur localisation exacte pourrait changer selon les plans en préparation quand on aura l'autorisation de le faire.

2565 Et comme je le disais, à la sortie de ce bassin-là, il y aura un seuil avec un tuyau généralement qui permet un retour de cette eau-là vers le système de drainage de la route.

2570 Alors ces bassins-là peuvent être de deux (2) natures. Ils peuvent être toujours mouillés ou parfois, ils peuvent être exondés la plupart de l'année. Ça aussi, on va savoir, dépendamment des quantités d'eau qui vont couler dans nos systèmes, de quel type seront ces milieux.

2575 C'est sûr que d'un point de vue faunique, ça peut être intéressant d'avoir des bassins de rétention qui maintiennent de l'eau sur une période quand même étendue dans l'année. Comme ça, on peut implanter de la végétation aquatique.

2580 Puis comme on la voit ici, ça, c'est un exemple du bassin Bouvier à la sortie Bouvier sur l'autoroute Félix-Leclerc. Alors la sauvagine aussi peut s'implanter graduellement avec les années dans ces bassins-là, les mammifères terrestres aussi, des batraciens. Bref, il peut y avoir une bonne biodiversité qui régit ces milieux-là.

Dans d'autres cas, ça va être des bassins secs. Alors il pourrait y avoir aussi des plantations de plantes plus tolérantes au sec.

2585 **PAR M. EDDIE BUJOLD:**

Une dernière question. Qu'advient-il de mon étang?

2590 **PAR M. MARTIN LAFRANCE:**

C'est une excellente question, et je peux pas vous y répondre.

**PAR M. EDDIE BUJOLD:**

2595 Merci.

---

**BENOÎT AUDET**

2600 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Benoît Audet.

2605 **PAR M. BENOÎT AUDET:**

Bonjour madame la Présidente.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2610 Bonsoir monsieur.



**PAR M. BENOÎT AUDET:**

2615 Bonjour tout le monde. Ma question est un petit peu plus personnelle peut-être que les autres. Nous autres, on a fait l'acquisition d'une maison en 2005, à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, au 2030, de Fossambault sur la route 367. C'est au carrefour, ça, du Grand-Capsa.

2620 On a appris vraiment tout récemment, c'est-à-dire en janvier, qu'il y allait y avoir ces changements-là. On n'était pas du tout au courant, on est un peu tombé des nues, surtout qu'en allant voir sur le site du BAPE, les documents qui ont été déposés et mis à la disposition des gens, on s'est rendu compte qu'on allait probablement avoir un impact sur notre terrain, puis on aurait été bien curieux de savoir de quelle ampleur allait être ces modifications-là.

2625 Ça, c'est la première question. Je sais pas si les gens du ministère peuvent nous donner un éclaircissement, s'il y a des précisions à ce niveau-là actuellement disponibles.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2630 Répétez votre numéro civique?

**PAR M. BENOÎT AUDET:**

2635 2030, de Fossambault ou 2030 de la route 367.

2640 Si je peux donner une petite précision supplémentaire! Il y a eu une étude qui a été déposée par GENIVAR, si je me rappelle bien, qui est une étude climatique entre autres, pour laquelle on semblait dire qu'il allait y avoir un morcellement de terrain dans une proportion d'environ cinq point huit pour cent (5,8 %), si ma mémoire est exacte. Mais ça semblait être un document assez préliminaire dans le projet, puis j'aimerais ça savoir s'il y avait des précisions à ce niveau-là.

2645 Si je peux me permettre, pour vous éclairer, c'est la maison où on voit une piscine en arrière.

**PAR M. LUC BERGERON:**

2650 C'est celle-ci?

**PAR M. BENOÎT AUDET:**

Oui, je pense que c'est plus celle-là.

2655 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

C'est bien la bonne maison que vous indiquez, j'ai une carte ici avec les adresses.

2660 **PAR M. LUC BERGERON:**

Ce qu'il faut démêler, madame la Présidente, c'est peut-être la ligne jaune et la ligne bleue.

La ligne jaune...

2665

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

C'est la quatrième maison à partir de la route du Grand-Capsa en haut. C'est bien ça?

2670 **PAR M. BENOÎT AUDET:**

C'est bien ça.

**PAR M. LUC BERGERON:**

2675

La surface jaune, ça voulait montrer la surface de la route avec les accotements, alors que la ligne bleue de part et d'autre, c'est ce qu'on appelle notre limite d'emprise entre notre limite de propriété.

2680 Il pourrait ne rien avoir entre la ligne rouge et la ligne bleue, mais c'est une ligne de propriété qu'on se donne pour être capable d'implanter les fossés, etc. Ce qui fait en sorte que ce qui va arriver avec votre propriété, c'est que probablement qu'il y aura une acquisition d'une bande de terrain pour être capable de prendre l'emprise, mais sur votre propriété, il y aura aucun impact.

2685

**PAR M. BENOÎT AUDET:**

2690 OK. Parce que, juste pour préciser, c'est que très proche du chemin, j'ai environ quatre (4) gros érables qui étaient, à notre avis, quand on a fait l'acquisition de la maison, d'une valeur assez intéressante pour nous autres, puis c'était surtout pour évaluer entre autres, va-t-il y avoir disparition de ces quatre (4) gros érables là, premièrement?

2695 Et deuxièmement, bien, on a déjà un impact assez important au niveau du bruit pour la circulation routière, ça fait qu'on se demandait s'il allait y avoir un rapprochement de la route, donc une augmentation du bruit et du fait de la disparition des arbres, bien, une augmentation encore supplémentaire peut-être du bruit. C'est sûr que les érables, c'est peut-être pas les arbres les plus empêchant au niveau du bruit, mais quand même.

Ça fait que vous avez rien de précis pour l'instant encore?

2700 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, je vais répéter ce que j'ai dit tantôt. On n'est pas à la phase de plans et devis, donc je ne peux pas répondre précisément à la question, est-ce qu'on va en arriver à devoir exproprier ces arbres-là ou les couper. Je sais pas où ils sont, les érables. On pourrait peut-être être capable de les protéger, de les sauver, on pourrait peut-être s'engager à aller voir ça avec vous sur place; on pourrait regarder si c'est possible. Sinon, bien, c'est de valeur pour vous, mais s'ils sont dans l'emprise, puis ils sont au bord de la nouvelle route, bien, on va devoir les acquérir et les couper.

2710 Pour ce qui est du bruit, bien, je regarde votre propriété, je regarde le tronçon jaune devant votre propriété, je peux presque être assuré, pour vous répondre, que de dire, vous allez probablement avoir le même bruit que vous avez aujourd'hui.

2715 **PAR M. BENOÎT AUDET:**

OK, c'est déjà ça.

Maintenant, la deuxième question que j'ai est plus par rapport, vous avez parlé beaucoup des impacts qu'il allait y avoir entre le Grand-Capsa et la route Notre-Dame. Jusqu'à présent, moi, ce que je constate jusqu'à présent, c'est qu'il y a beaucoup de vitesse reliée à ces tronçons-là effectivement, mais le Grand-Capsa, pour certains, est quelque chose de pas très intéressant, pour la nuisance de la circulation, premièrement pour ces gens qui veulent sortir de ce coin-là. Mais le soir, en rentrant du travail, il y a bien des gens qui rentrent dans le Grand-Capsa et qui nous aident, nous autres, à circuler, qui diminuent par le fait même la vitesse.

2725 Est-ce que l'augmentation de la vitesse sera pas un facteur supplémentaire pour les gens qui sont un petit peu en amont de ça, c'est-à-dire, bien, un petit peu plus au nord de cette circulation-là? Parce que si je comprends bien, le Grand-Capsa, à partir de maintenant, va avoir une voie d'évitement pour les gens qui vont tourner à gauche.

2730 Il y aura pas une augmentation à prévoir de la vitesse qui va peut-être rendre beaucoup plus nuisible l'entrée et la sortie de ces gens, des gens qui sont vraiment aux abords de ce secteur-là?

2735 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Bergeron.

**PAR M. LUC BERGERON:**

2740

On a précisé tout à l'heure dans la conception géométrique, dans les aménagements géométriques qu'on a prévus aux deux (2) extrémités, donc à l'intersection du Grand-Capsa et au rang Notre-Dame, rue Notre-Dame, on s'est organisé pour avoir une conception qui fasse en sorte que le champ visuel de l'utilisateur de la route va être rétréci, on va avoir des plantations en rives, contrairement à ici où les plantations sont éloignées. On va essayer de rapprocher la végétation, pour faire en sorte d'avoir un champ visuel qui va inciter l'utilisateur de la route à réduire sa vitesse.

2745

C'est certain qu'à l'endroit où vous êtes, vous êtes au nord de l'intersection du Grand-Capsa, c'est possible que ça aura pas encore l'effet voulu, parce que l'effet qu'on a voulu rechercher, nous, c'est au sud du Grand-Capsa, vous, vous êtes au nord, j'ai de la difficulté à voir si effectivement, ça va commencer, si la perception de l'utilisateur va être déjà influencée en amont de l'intersection.

2750

2755

Mais il est clair que notre volonté, c'était de l'influencer à l'intersection même, parce que c'est une zone de conflits, c'est une zone où il va y avoir des traversées de voies, il va y avoir une intersection, donc c'est à cet endroit-là, donc intuitivement, je serais tenté de croire que tout ce qui est autour de l'intersection du Grand-Capsa, en tout cas c'est notre volonté de tenter de régler une problématique de vitesse là.

2760

Donc je croirais que, je sais pas si je m'avance en disant ça, je suis pas non plus spécialiste des aménagements géométriques, mais notre volonté, c'est qu'à l'intersection du Grand-Capsa comme à l'intersection de la rue Notre-Dame où il y aura une autre zone de conflits, on va tenter effectivement, par des aménagements géométriques, d'avoir un champ visuel de l'utilisateur qui va être dans des corridors plus étroits, qui va faire en sorte qu'on va donner une indication à l'utilisateur de ralentir.

2765

**PAR M. BENOÎT AUDET:**

2770

OK. Ça fait qu'en terminant, je peux conclure qu'on va être quand même consulté éventuellement et, j'imagine, assez prochainement sur les impacts qu'on risque de subir?

**PAR M. LUC BERGERON:**

2775

Peut-être que ça fait partie du processus sur lequel on n'a pas abordé, là, mais évidemment, si le gouvernement autorise le projet et lorsqu'on aura complété nos plans et devis, évidemment on va rencontrer individuellement chaque propriétaire touché par le projet. Vous en êtes un, on l'a vu. Même si c'était une bande de terrain de quelques mètres, on va rencontrer individuellement, parce que pour nous, chacun de ces propriétaires-là aura un dossier d'expropriation à négocier avec nous.

2780

2785 Donc bien sûr, chacun des propriétaires va être rencontré. On va expliquer individuellement à chacun de ces propriétaires-là quel est le projet, en quoi vous êtes touchés et là, on sera capable de vous identifier des superficies touchées, et c'est à ce moment-là qu'on va aborder avec chacun de ces propriétaires-là des négociations en vue de négocier avec vous une entente idéalement de gré à gré.

2790 C'est important de préciser que, je l'ai déjà dit dans d'autres audiences, le ministère des Transports, actuellement, on a comme objectif dans n'importe quel dossier, que ce soit Stoneham où on avait quatre-vingt-neuf (89) résidences à exproprier, ou ici où on en aura cinq (5), on recherche, notre objectif, c'est de réussir à s'entendre de gré à gré avec chacun des propriétaires.

2795 Ce que ça veut dire une entente de gré à gré, c'est que notre offre puis votre demande, un jour, on va essayer de se rencontrer en quelque part, qui va faire en sorte que les deux (2) parties vont être satisfaites.

2800 On comprend très bien qu'en matière d'acquisition, vous avez pas demandé qu'on passe devant chez vous, je comprends ça. Donc on essaie de trouver des solutions. C'est pas toujours de l'argent. Parfois, ça peut être un déplacement qui fait l'affaire de tout le monde. Parfois, ça peut être, bon, cette entente de gré à gré là, on pense que si l'entente est signée de bonne foi par les deux (2) parties, et on essaie de régler.

2805 La performance du ministère au niveau provincial, c'est qu'on réussit à s'entendre de gré à gré entre quatre-vingt-dix (90 %) et quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) des dossiers. Puis évidemment, les dossiers qu'on réussit pas à s'entendre, on va au tribunal d'expropriation.

2810 Ce qui fait en sorte que, je pense, en tout cas c'est une façon de rassurer les gens qui vont être touchés par le projet, de dire que oui, on va entreprendre des négociations de bonne foi avec tout le monde.

2815 Et pour répondre précisément à votre question, oui, vous allez être rencontré individuellement. Puis à ce moment-là, vous allez pouvoir poser toutes les questions, puis j'espère avoir toutes les réponses, puis ça va être, les démarches vont se faire avec vous individuellement, pour tenter d'en trouver.

2820 Donc il pourrait arriver que cette solution-là passe par vos quatre (4) érables, si on est capable de les protéger, ou d'autres solutions qui pourraient aussi faire votre affaire.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Quelles sont les normes à ce sujet-là concernant le versement d'une compensation financière?

2825 **PAR M. LUC BERGERON:**

Normes en expropriation, il y a pas de normes. C'est-à-dire que c'est une négociation qu'on entreprend avec chacun des propriétaires.

2830 Si vous parlez d'une indemnité, c'est que si on va au tribunal, donc si on réussit pas à s'entendre de gré à gré ou si notre offre et la demande du propriétaire, on réussit pas à trouver un terrain d'entente, bien sûr, ce qui reste aux deux (2) parties, c'est de soumettre le dossier au Tribunal administratif du Québec en expropriation. Et bien sûr il y a toutes sortes de procédures et de normes, mais essentiellement, là, je voudrais pas m'avancer, j'ai un expert ici, là, bien sûr  
2835 on verse avant d'aller au tribunal une indemnisation, mais je veux pas m'avancer.

Si vous voulez la réponse, je pourrais demander à notre expert?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

2840 Oui, s'il vous plaît.

**PAR M. JACQUES TÉTREAUULT:**

2845 Bonsoir. Jacques Tétreault, évaluateur agréé, responsable des acquisitions à Québec.

Effectivement, il y a des normes, il y a surtout une loi qui régit toutes les expropriations au Québec qui est la Loi sur l'expropriation, puis il y a une jurisprudence assez volumineuse.

2850 Alors au niveau de ce qu'on verse en indemnisation, on a mis ici, on a fait un petit tableau sur les questions qui étaient plus souvent posées.

C'est-à-dire que ce que la loi nous dit, c'est pas très précis. C'est-à-dire que l'article 58 nous dit que l'indemnité, on doit verser une indemnité pour faire l'acquisition d'un bien qui est  
2855 égale à la valeur du bien exproprié et des préjudices qui découlent directement de l'expropriation.

Alors la valeur, la latitude de définir ou de calculer, la méthode pour estimer la valeur est laissée à la liberté du tribunal administratif. Évidemment, nous, on agit suivant les jugements  
2860 antérieurs.

Alors la valeur, c'est ce qui est défini comme étant la valeur au propriétaire. La valeur au propriétaire, par opposition à l'évaluation municipale ou valeur marchande. On a résumé ici au tableau sommairement ce que c'était.

2865 Peut-être en commençant avec la valeur municipale; on dit souvent que la valeur municipale est inférieure, il faut se souvenir que dans les années 95-96, elle était supérieure.

2870 Aujourd'hui, généralement inférieure, parce que l'évaluation municipale, c'est la valeur inscrite au rôle d'évaluation pour fins de taxation établie en fonction des autres valeurs inscrites au même rôle. Ils ont un souci d'équilibre, et c'est basé sur des données du marché prélevées dans les années antérieures. Le rôle, on le sait, c'est trois (3) ans, cinq (5) ans.

2875 Je suis pas un spécialiste en évaluation municipale, mais les données du marché sont toujours antérieures. Donc comme dans les dernières années, le marché a été très actif, il y a des fortes progressions des valeurs. Présentement, les valeurs municipales, c'est généralement passablement plus faible que les valeurs marchandes.

2880 Valeurs marchandes, bien, on met une pancarte à vendre, comme on l'a mis au schéma ici, c'est-à-dire le prix qu'on espère obtenir, le plus probable qu'on obtiendrait pour une propriété offerte en vente dans un marché normal à une date donnée. Les gens sont bien informés, c'est un marché immobilier normal.

2885 Si on va plus loin, la valeur au propriétaire telle que définie par les tribunaux, et c'est défini par la Corporation des évaluateurs aussi, et c'est encadré aussi par des normes au niveau provincial.

J'ai essayé de faire un condensé de ça, ça résume assez bien, je pense.

2890 La valeur au propriétaire, la base, c'est la valeur marchande, ça peut jamais être inférieur à la valeur marchande. Mais le plus souvent, on va ajouter une valeur, ce qu'on appelle une valeur de convenance.

2895 C'est-à-dire que la valeur de convenance est rattachée à certains éléments, certains aménagements, certaines réalisations, certaines caractéristiques physiques de la bâtisse qui sont exprimées, qui sont les goûts personnels des gens qui sont exprimés.

2900 C'est-à-dire que ça augmente l'agrément pour le propriétaire, mais ça n'a pas nécessairement de pleine valeur marchande sur le marché. Ça peut coûter à un propriétaire cinquante mille (50 000 \$) pour réaliser un aménagement paysager avec des fontaines d'eau, des jardins japonais ou autres, sur le marché, il est peu probable qu'il en retrouve cinquante mille (50 000 \$). Mais par contre, en expropriation, il l'a fait, on va considérer que pour lui, ça l'a une pleine valeur. Donc on va payer la pleine valeur. C'est ce qu'on appelle la valeur de convenance.

2905 Par exemple, vous parliez de vos arbres importants, bon. Évidemment, si on voit que c'est des arbres entretenus qui ont un certain aspect, certainement qu'on considère ces facteurs-là.

2910 Il y a une autre valeur ajoutée à la valeur marchande et à la valeur de convenance qu'on appelle souvent une valeur spéciale. Une valeur spéciale, c'est la valeur qui est rattachée non

pas aux aménagements mais à l'usage particulier qui est fait d'un bien. Par exemple on a un bureau à la maison, on a des garderies, on a peut-être une clientèle à proximité, un avantage de site en fonction de la clientèle. C'est une valeur qu'on retrouve le plus souvent qui est attribuée à des opérations commerciales.

2915

Alors dans votre cas, probablement que c'est plus une valeur de convenance, mais dans votre cas particulier, il y a aussi des valeurs, des dommages ou des préjudices de rapprochement.

2920

C'est sûr qu'on va payer, dans tous les cas de rapprochement de la route des résidences, on paie la valeur du bien, c'est-à-dire le terrain, les améliorations, mais on paie aussi ce qu'on appelle un dommage de rapprochement. Ça, il y a des méthodes américaines qui existent, dont Polley, si on parle de normes, la principale méthode qui existe. Mais au Québec, on verse souvent en haut de ces méthodes-là. On fait du cas par cas.

2925

On essaie d'estimer quelle est d'abord la perte de valeur marchande de la propriété restante, du fait qu'elle perd une partie de son frontage et ensuite de ça, quelle est la perte de jouissance. Est-ce qu'elle est au-delà de la perte de valeur marchande!

2930

Et évidemment, ça fait appel à des discussions et souvent, c'est pas toujours évident. Et les jugements sont très différents, dépendant des situations. C'est toujours des situations particulières, c'est vraiment du cas par cas. Et c'est la preuve ou l'argumentation de chacun qui fait qu'on peut arriver à une conclusion.

2935

On parlait de médiation tout à l'heure, j'aimerais parler de médiation ici, on règle la majorité de nos dossiers en négociation, puis il y a aussi le Tribunal administratif du Québec qui favorise beaucoup aussi la médiation.

2940

Dans des cas difficiles, avant peut-être d'aller en audition officielle au tribunal, on entame la procédure d'expropriation et le tribunal, une des parties peut demander la médiation. C'est-à-dire que le tribunal nous donne un peu, nous guide un peu; si c'est des points très spécifiques, comme par exemple des cas discutables, évidemment si on s'entend pas sur aucun aspect du dossier, on n'ira pas en médiation! Mais si on prend où ce qu'il y a des points qui pourraient être réglés par une discussion et par une explication du tribunal, ce qui s'est fait dans les années antérieures, c'est ce qu'on va faire.

2945

Maintenant, je sais pas s'il est pertinent que je parle de toute la procédure. Là, je vous ai parlé de ce qu'on versait comme indemnités en fonction de ce qu'était la valeur. J'ai pas parlé de préjudices.

2950

Les préjudices, évidemment, tous les inconvénients que vous subissez, c'est-à-dire perte de temps, dans le cas souvent, ils sont plus importants quand c'est l'achat total d'une



propriété, c'est-à-dire frais de déménagement, recherche d'une nouvelle propriété, le notaire, ça peut aller, s'il y a une perte d'avantages réels.

2955

**PAR M. BENOÎT AUDET:**

Je vais être honnête avec vous, je pense que vous en avez pas mal donné plus que ce que je m'attendais!

2960

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

C'est ce que je pensais. Mais je vais en demander un petit peu plus encore!

2965

Ma question, c'est que vous avez parlé, lorsqu'il y a des gens qui sont intéressés, en fait qui pourraient avoir un mur antibruit, d'après les propositions, vous avez parlé des indemnités équitables pour les dommages de rapprochement, qu'est-ce que ça veut dire des dommages de rapprochement d'abord, la définition de dommages de rapprochement?

2970

**PAR M. JACQUES TÉTREAU:**

Les dommages de rapprochement, c'est un montant qui est versé en compensation, premièrement de la perte de valeur de la propriété totale, du fait que le frontage est diminué.

2975

C'est-à-dire que si la propriété était construite, comme vous disiez, je sais pas, je suppose à cent pieds (100 pi) de la route, on rapproche la route à cinquante pieds (50 pi), évidemment on amène une foule d'inconvénients. C'est-à-dire généralement, c'est le bruit, mais le bruit n'est pas officiellement reconnu comme indemnisable en expropriation. Ça paraît bizarre à dire. On paie pour un dommage de rapprochement, mais le bruit, parce que c'est encore, le ministère a une politique sur le bruit, ça, ça me concerne moins.

2980

Mais ce qui est reconnu par le Tribunal administratif du Québec, dommages de rapprochement, c'est d'abord la perte de valeur marchande de la propriété et perte de jouissance.

2985

Évidemment, dans des cas de rapprochement, perte de valeur marchande, idéalement on regarde des propriétés tout à fait identiques, une située à cent pieds (100 pi), l'autre, après l'expropriation, à cinquante pieds (50 pi), mais c'est rare que ça existe. Alors il y a toujours une discussion à savoir, si quelqu'un est capable de démontrer qu'il n'y a pas de perte de valeur marchande.

2990

Mais par contre, la perte de jouissance n'est pas évidente et le bruit et la poussière et tout ça.

2995 On va essayer souvent de compenser, par exemple s'il y avait des arbres qui  
préservaient, qui gardaient une intimité, en installant peut-être des haies, des plantations, des  
massifs, il y a des possibilités d'aménagement. Et malgré tout ça, si on n'est pas capable, c'est  
rare quand on prend une partie du front d'une propriété, quels que soient les aménagements  
qu'on y fasse, c'est rare qu'on récupère, on va toujours verser une compensation pour perte de  
3000 valeur marchande et de jouissance.

Alors toute la méthode Polley qui est américaine, elle, les bases, c'est des critères sur  
lesquels elle établit le dommage qu'on doit verser, c'est la marge de recul avant l'expropriation,  
après l'expropriation, la marge de recul légale, parce que les municipalités, dans leur  
3005 réglementation, demandent une certaine marge de recul, et c'est le type de route. Il y a un  
critère pour le type de route, nationale ou locale, et finalement, je pense que c'est pas mal les  
principaux facteurs considérés.

Mais je vous dirais que le résultat de la méthode Polley, généralement, n'est pas très  
3010 suivi par les tribunaux. C'est un "guideline", et quand il est présenté, même par l'auteur de la  
méthode, il le présente comme étant un "guideline" ayant pour but d'établir une base de  
discussion, mais c'est tellement des cas particuliers, que ça fait vraiment appel...

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3015 Vous allez pouvoir déposer ce document-là aussi?

**PAR M. JACQUES TÉTREAU:**

3020 La méthode Polley?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui.

3025 **PAR M. JACQUES TÉTREAU:**

Certainement.

3030 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Ça fait le tour de la question?

**PAR M. BENOÎT AUDET:**

3035 Amplement. Merci.

**JULIE FISET**

3040 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors madame Julie Fiset.

3045 **PAR Mme JULIE FISET:**

Moi, madame la Présidente, j'aimerais connaître les raisons qui ont amené le ministère des Transports à changer le tracé, c'était la variante, je sais pas trop quel numéro qu'elle portait, qui partait du coin de la rue Notre-Dame puis qui allait sortir au Grand-Capsa.

3050 Ce tracé a été retenu pendant plusieurs années, je voudrais savoir qu'est-ce qui s'est passé pour qu'on le change subitement?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3055 Encore monsieur Bergeron, puis je compléterai avec la Ville de Saint-Augustin et puis probablement aussi Sainte-Catherine.

Est-ce que ça touche à Sainte-Catherine?

3060 **PAR Mme JULIE FISET:**

Ça partait de la rue Notre-Dame, ça allait sortir jusqu'au Grand-Capsa.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3065 Et est-ce qu'il y a un petit bout pour Sainte-Catherine, dans le bout de Grand-Capsa?

**PAR Mme JULIE FISET:**

3070 Rendu au Grand-Capsa, c'est la limite de Sainte-Catherine.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

C'est vraiment la limite?

3075 **PAR Mme JULIE FISET:**

Oui.

3080 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors ce sera Saint-Augustin.

3085 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bon, le ministère n'a jamais eu de tracé dans l'axe pour la simple et bonne raison que lorsqu'on a identifié les problématiques, donc au milieu des années quatre-vingt-dix, 95-96, et qu'on a voulu développer un projet, nous avons décidé de le faire avec le milieu.

3090 On se souviendra des bonnes années où le ministère développait tout seul des projets; il y avait peut-être pas à ce moment-là les audiences publiques, et puis on informait le propriétaire deux-trois (2-3) semaines, un mois avant qu'on commence les travaux, que ça s'en venait. Cette époque-là est révolue.

3095 Et dans le milieu des années quatre-vingt-dix, nous avons décidé de nous associer au milieu pour solutionner différentes problématiques. À l'époque, on avait donc une problématique entre l'autoroute Félix-Leclerc, l'autoroute 40, et la voie ferrée. Donc on a fait cette première phase là.

3100 Et lorsqu'on est arrivé dans le deuxième tronçon, nous avons décidé de nous associer avec le milieu, donc avec ce que je vous exprimais tout à l'heure, un comité directeur, un comité technique, et le ministère n'a jamais développé de tracé dans l'axe.

3105 En 2004, lorsqu'on a rencontré les citoyens le 25 février 2004, nous avons présenté à la population le tracé grosso modo qui vous est présenté aujourd'hui. Ce tracé-là avait été entériné par le comité directeur à l'automne 2003.

Donc c'est ma réponse à madame Fiset.

3110 **PAR Mme JULIE Fiset:**

Ça répond pas tout à fait à ma question. Je pourrais vous ramener des détails, mais ça va impliquer certaines personnes.

3115 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous pouvez aussi l'envoyer par écrit s'il y a pas d'autre séance supplémentaire, mais je vais voir tout à l'heure s'il y en a encore beaucoup de demandes. Vous pourrez peut-être revenir aussi lors d'une autre séance, avec les personnes en question?

3120

**PAR Mme JULIE Fiset:**

Parfaitement. Est-ce que j'ai droit à une deuxième question?

3125 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bien oui.

**PAR Mme JULIE Fiset:**

3130

Dans vos statistiques d'accidents sur la route 367, à partir du 4<sup>e</sup> Rang Ouest jusqu'à la rue Notre-Dame, sur une période de deux (2) ans, il y a eu cinq (5) accidents dont trois (3) avec collision arrière et deux (2) avec perte de contrôle due à la vitesse.

3135

Est-ce que cela vaut vraiment la peine de détourner cette route à travers les champs, puis de construire un viaduc dont on ne voit nullement la nécessité, alors que le problème est la vitesse? Ce serait seulement changer le problème de place.

Quelle justification avez-vous?

3140

**PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, je pense avoir répondu à cette question-là amplement tout à l'heure. Je peux reprendre.

3145

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Je peux peut-être préciser. Avez-vous objection à ce que je pose une petite question plus précise là-dessus?

3150

**PAR Mme JULIE Fiset:**

Non, j'ai pas d'objection.

3155 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bon. Alors justement, je voulais savoir les indicateurs de sécurité de la mise à jour des accidents que vous avez donnée, c'était entre 2003 puis 2005.

3160

Ils ont été calculés à partir de quel débit DJMA pour chacune des années, chacun des secteurs?

**PAR M. LUC BERGERON:**

3165 Vous voulez qu'on rentre dans la technique TA, TC?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3170 Oui. J'aimerais savoir, ils ont été calculés à partir de quels débits?

**PAR M. LUC BERGERON:**

Je vais demander à monsieur Gagné de venir répondre.

3175 Je voudrais donner une première réponse qui va être juste la surface. C'est que l'étude d'impact a été déposée en 2002, donc elle prenait en compte les données des années précédentes. Lorsqu'on a réactualisé l'étude avec les données plus récentes 2003-2005, les TA sur TC étaient supérieurs dans tous les tronçons...

3180 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Expliquez TA et TC pour les fins des citoyens?

**PAR M. LUC BERGERON:**

3185 Taux d'accidents par million de véhicules circulés versus un taux critique qui est un taux qu'on veut comparer chaque tronçon par rapport à des tronçons similaires où on a des statistiques provinciales en disant, un tronçon donné avec une circulation, etc., on devrait s'attendre à avoir un taux d'accidents moyen de X.

3190 Et lorsqu'on a un TA sur TC, donc le taux d'accidents du tronçon qu'on étudie par rapport à ses comparables, s'il est au-dessus de un (1), donc un (1) et plus, ça veut donc dire que ce tronçon-là ou cette intersection-là, elle est plus accidentogène que ces tronçons ailleurs en province similaires.

3195 Donc je peux laisser Marcel vous donner ces statistiques-là, on les a. C'est très technique, mais on les a.

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3200 Madame la Présidente, actuellement, comme l'a mentionné monsieur Bergeron, on a trois (3) regroupements d'années où est-ce qu'on a fait des statistiques, soit 1999 à 2001, 2002 à 2004, 2003 à 2005 qui sont les plus récentes ont été présentées au niveau de la localisation sur l'écran.

3205

Est-ce que vous voulez avoir pour chaque intersection les taux?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3210 Bien, vous venez de soulever une question supplémentaire. Pourquoi il y en a pas entre 95, vous avez dit qu'il y en avait entre 93-95, 99 et 2001, mais entre 95 et puis 99, vous avez pas de statistiques?

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3215 Je les ai pas ici, celles-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3220 Est-ce que vous les avez au ministère?

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3225 On pourrait les avoir, effectivement.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous allez les déposer, parce qu'elles sont pas dans l'étude d'impact.

3230 OK, on va revenir à la question du débit.

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3235 Du débit, mais en fait, lorsqu'on fait une analyse sur trois (3) ans, exemple de 2003 à 2005, on prend le débit moyen DJMA de l'année du milieu, donc en 2004, pour faire une moyenne entre les trois (3) années.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3240 Ça va.

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3245 Je peux aussi déposer le document en soi.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3250 Oui, oui. Vous avez mentionné tout à l'heure une relation avec les routes qui sont de même type, là, les accidents qui sont survenus sur la 367 pour la section visée, est-ce que vous avez fait une relation avec la 73?

Est-ce qu'on peut avoir ces statistiques-là?

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3255 Au niveau de l'autoroute, c'est-à-dire la 175 qu'on a parlé tantôt?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3260 Oui, oui.

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3265 Oui, on pourrait l'obtenir. Ça a été déposé aussi au niveau de l'étude d'impact.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

OK. Alors est-ce qu'il y a des types, parce que là, on parle d'une autoroute...

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3270 Il y a peut-être une précision par exemple. Si on veut le comparer, il faudrait peut-être prendre la partie, c'est-à-dire la 175 qui est plus située au niveau de Stoneham.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

C'est ma question.

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3280 OK. Et non pas celle qui est dans le parc, parce qu'on n'a pas tout à fait le même genre de configuration, ni de circulation, ni de riverains.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3285 Même catégorie. Alors vous allez pouvoir nous présenter ça?



**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3290 On pourra le déposer, oui effectivement. Ça a déjà été fait de toute façon.

Ce sera pas nécessairement pour les mêmes périodes, je vous le dis tout de suite, parce que ça a été fait dans le cadre d'une autre étude, en fait. Mais les regroupements...

3295 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

On va revenir, je vous oublie pas, madame Fiset, mais c'est parce que ça me permet, vous avez ouvert une porte, alors je rentre dedans!

3300 Le camionnage! Tout à l'heure, vous avez mentionné, il y a deux (2) questions préalablement, vous avez parlé du camionnage sur la route.

3305 Vous dites que le transport lourd sur la route 367 est moins important que celui observé en moyenne sur les routes de même catégorie dans la région, et puis qui est de l'ordre de huit pour cent (8 %).

Alors pouvez-vous donner le pourcentage de camions sur les routes de même catégorie?

3310 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Si on prend l'exemple de la route 175 qu'on parlait tantôt, on a un niveau beaucoup plus élevé que celui-là.

3315 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, c'est ça.

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3320 C'était vingt pour cent (20 %), vingt-cinq pour cent (25 %), de mémoire, c'était vingt-cinq pour cent (25 %) lorsqu'on était dans le parc, et plus on se rapprochait de Stoneham, ça baissait, parce que le volume de circulation de transit prenait plus de place à ce moment-là au niveau du résidentiel et à ce moment-là, le pourcentage baissait aussi. Mais il restait beaucoup plus élevé que huit pour cent (8 %).

3325 On pourrait le déposer aussi, je n'ai pas de mémoire en tant que tel.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3330

Oui. Mais pour une route de même catégorie?

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3335

Pour la route régionale?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3340

Oui.

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3345

Bien ça, ça va varier effectivement, ça va dépendre des routes. Je peux pas vous le dire de même, mais on a des cartes qui peuvent vous l'indiquer aussi dans le même type, qu'est-ce que ça peut avoir comme volume de circulation.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3350

Donc notre huit pour cent (8 %) qu'on retrouve...

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3355

Il est assez fort.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

... c'est assez fort?

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3360

Oui, c'est assez fort.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3365

Vous allez pouvoir appuyer vos arguments de comparaison?

**PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

3370

Oui. Si on compare avec certaines routes, mettons qu'on peut la comparer dans les routes dans la même région, aussi dans le secteur de Portneuf, exemple les routes 363 et autres.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Allez-y madame Fiset, est-ce que vous avez une autre question?

3375

Est-ce qu'on a répondu comme il faut à cette question?

**PAR Mme JULIE Fiset:**

3380

Bien moi, je voulais savoir au juste, à partir de la voie ferrée à aller jusqu'à la rue Notre-Dame, c'est pas le nombre d'accidents, c'est pour ça que je me demande la justification de faire une route à côté en nous disant que c'est pour améliorer la sécurité. Je vois pas, ça a pas répondu à ce que j'attendais.

3385

**PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, on a un tableau ici qu'on a montré tout à l'heure qui est évidemment sur le trois point sept kilomètres (3,7 km), on a les statistiques 99-2001 où on avait mesuré à l'époque soixante et onze (71) accidents.

3390

On a actualisé nos données 2003-2005 où on a rencontré quatre-vingt-dix (90) accidents. Maintenant, je voudrais insister sur le fait que dans les quatre-vingt-dix (90) accidents, il y a eu trente-quatre (34) victimes: un (1) mort, trois (3) blessés graves et trente (30) blessés légers. Si vous regardez par rapport à la statistique de 99 à 2001, on rencontre onze (11) victimes de plus.

3395

On a pris la peine de dire au début dans la présentation que quatre-vingt-dix (90) ou même soixante et onze (71) accidents, ça représentait pour nous, la Direction de la Capitale-Nationale, la route régionale la plus accidentogène dans notre territoire.

3400

Vous comprendrez que pour le ministère des Transports, une route sur laquelle il y a eu trente-quatre (34) victimes en trois (3) ans, c'est monstrueux. C'est une statistique importante, c'est une statistique pour laquelle on s'est battu depuis 98 avec les municipalités pour développer un projet pour faire baisser ce nombre-là.

3405

On s'est donné comme objectif un objectif qu'on pense ambitieux, mais qu'on va suivre année après année, puis ça va faire probablement partie des mesures que le BAPE ou le ministère de l'Environnement va nous demander de suivre, on s'est engagé à tenter de réduire les accidents à la hauteur de cinquante pour cent (50 %) des accidents. Notre objectif, notre vœu, c'est qu'au niveau des victimes, on puisse réduire ce chiffre-là de beaucoup. C'est ça notre objectif.

3410

Trente-quatre (34) victimes dans un tronçon de trois point sept kilomètres (3,7 km) en trois (3) ans, c'est un chiffre monstrueux.

3415 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous voulez atteindre combien avec ce projet-là en termes de pourcentage avec ce que vous soumettez?

3420 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, c'est cinquante pour cent (50 %), donc on vise quarante-cinq (45) accidents, puis si on était capable d'avoir quarante-cinq (45) accidents avec dommages matériels seulement, on serait très heureux.

3425

Et on s'est donné, on a développé un projet, on vous a donné les caractéristiques tout à l'heure d'intersection avec des circulations qui vont être discriminées, on est en contournement, puis on n'autorisera plus sur le tracé, on a eu entre Notre-Dame et Grand-Capsa, sur le tronçon en forêt, nous n'autoriserons plus jamais d'accès résidentiel.

3430

On veut séparer la vocation locale de transit. Donc on pense que ça va se refléter dans nos statistiques.

On a dit tantôt qu'on s'est donné des mécanismes géométriques pour tenter de contrôler la vitesse, donc on espère qu'on va être capable, puis c'est un engagement qu'on a pris puis qu'on va suivre année après année, puis ça fait partie de nos engagements.

3435

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3440 J'ai trois (3) questions là-dessus.

D'abord vous mentionnez les accès, qu'est-ce le ministère des Transports peut faire? Est-ce qu'il y a une politique là-dessus, est-ce qu'il y a des normes?

3445 **PAR M. LUC BERGERON:**

Il y a pas de normes. Puis les accès, ça relève essentiellement des schémas d'aménagement.

Bien sûr, le ministère favorise avec les MRC, on a des discussions constantes, à chaque fois qu'une MRC travaille son schéma d'aménagement, on fait pression auprès de la municipalité pour mieux gérer les accès, donc on a déjà une entente avec la MRC de la Jacques-Cartier pour gérer, mieux gérer le frontage par exemple.

On a passé dans la réglementation de la MRC de lotissements de trente-cinq mètres (35 m) de frontage à soixante-dix mètres (70 m) de frontage, justement pour nous aider à mieux gérer la multiplicité des accès.

3455

Donc déjà la MRC a travaillé dans son schéma avec nous, on a travaillé plutôt avec la MRC à travailler sur cet aspect-là.

3460

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

La MRC, est-ce que vous avez le plan auquel fait référence monsieur Bergeron, est-ce que c'est un schéma qui est adopté, qui est en vigueur, qui est en révision ou qui sera adopté plus tard?

3465

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Bien, le schéma d'aménagement de la MRC est entré en vigueur en 2004, et ça implique des mesures de gestion des corridors routiers, en fait les mesures de gestion des corridors routiers auxquels fait référence monsieur Bergeron, notamment en termes de demandes, de demandes d'accès donc du réseau routier supérieur par un citoyen qui veut s'implanter une maison, qui veut avoir un accès.

3470

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Et Saint-Augustin?

3475

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

Sur le territoire de Saint-Augustin, disons, rappelons-nous d'abord qu'on est en zone agricole. Toute forme de lotissement qui impliquerait l'implantation d'habitations non associées à une exploitation agricole nécessiterait l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole.

3480

3485

Au-delà de cela, au tournant de 2000, la Communauté urbaine de Québec a procédé disons à un exercice important d'identification de ce qu'on a appelé les îlots déstructurés. C'est-à-dire partout en zone agricole, la délimitation rigoureuse des zones occupées par des habitations, des commerces ou d'autres activités non reliées à l'agriculture.

3490

Ce qui fait en sorte qu'aujourd'hui, en zone agricole, sur les artères existantes, on ne peut plus construire de façon libre au-delà de ces îlots déstructurés là qui correspondent de façon pratique au tissu déjà occupé du territoire.

3495

Donc dans cette perspective-là, la nouvelle artère qui est préparée ne permettrait pas d'avoir de nouvelles constructions, étant donné qu'il n'y a pas d'office d'îlots déstructurés à cet endroit-là.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3500

Le ministère des Transports, est-ce que vous avez des servitudes, est-ce que vous pouvez imposer des servitudes de non-accès?

**PAR M. LUC BERGERON:**

3505

Totalement, oui.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3510

Est-ce que vous allez vous prévaloir de vos pouvoirs?

**PAR M. LUC BERGERON:**

3515

C'est ce qu'on a l'intention de faire dans le tronçon à reconstruire. Nous aurons des servitudes de non-accès, donc pour nous assurer qu'à perpétuité, il n'y aura pas de résidences, de commerces, de MacDonald qui viendraient s'installer éventuellement le long de la nouvelle voie.

3520

C'est une voie de contournement qu'on veut construire pour une raison de sécurité, mais qu'on veut conserver idéalement à perpétuité avec la fonctionnalité qu'elle aura, et on sait que la problématique qu'on a vécue au ministère avec les voies de contournement, c'est qu'avec les années, ça s'est construit, et on a perdu la fonctionnalité. Donc on veut absolument éviter, et ça, c'est une préoccupation que les municipalités nous ont exprimée lorsqu'on les a rencontrées, les municipalités et la MRC, pour lesquelles on était totalement d'accord à gérer le corridor de façon assez étanche.

3525

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3530

Avez-vous des documents à déposer là-dessus?

**PAR M. LUC BERGERON:**

3535

Bien, on peut vous expliquer, on peut vous définir ce qu'est une servitude, mais ça reste un choix de conception de définir quelle route on veut protéger, quelle intersection, mais on a des normes effectivement.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3540

À déposer.

Saint-Augustin, est-ce que vous avez l'intention de définir dans votre plan de zonage des interdictions de faire des voies d'accès avec la route?

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

3545

Il y a pas de besoin disons en tant que tel de procéder de cette façon-là du côté de Saint-Augustin, d'autant que disons c'est en zone forestière et que ça va demeurer en zone forestière.

3550

Donc les accès résidentiels multipliés comme on peut retrouver sur les tronçons actuels sont pas possibles techniquement, parce que l'usage est pas permis.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3555

OK.

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

3560

Et au soutien de ça, je pense qu'on a déjà déposé à la Commission une copie du règlement de zonage.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3565

OK. Vous avez parlé de la Commission de la protection du territoire agricole, est-ce que vous pouvez définir le rôle de la Commission, pour les fins de l'assemblée?

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

3570

Le rôle de la Commission, disons, c'est essentiellement la protection des terres agricoles, qu'elles soient en culture ou forestières. Et dans ce sens-là, disons, particulièrement au cours des deux (2) dernières années, la Commission a énormément serré les autorisations qu'elle donne dans ces milieux-là pour des fins autres que l'agriculture.

3575

Et c'est maintenant disons reconnu, je pense, que les décisions positives pour permettre un nouvel usage non agricole sont un phénomène assez rare.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3580

Est-ce que c'est une commission avec une responsabilité avec des pouvoirs décisionnels ou de recommandation?

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

3585 Décisionnels, parce que disons, si elle ne donne pas l'autorisation, la municipalité locale ne peut donner de permis de construction pour une habitation.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3590 Donc en théorie, elle pourrait s'objecter au projet de la 367?

**PAR M. LUC BERGERON:**

3595 Je peux vous répondre. Dans les processus d'autorisation qui seront nécessaires au projet, la première phase, c'est le décret de réalisation du ministère de l'Environnement.

Et avant même d'amorcer les processus d'expropriation, nous devons obtenir l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole qui est une condition sine qua non à l'obtention d'un décret d'expropriation.

3600 Je ne peux pas exproprier personne tant que la Commission de protection du territoire agricole n'aura pas donné l'autorisation de procéder sur les terrains qu'on veut acquérir ou sur lesquels on veut occuper.

3605 Donc nous aurons des justifications, un dossier à transmettre à la Commission de protection du territoire agricole et effectivement, ils sont décisionnels.

Si la Commission décidait de ne pas autoriser l'acquisition ou l'utilisation de terres agricoles ou forestières, le ministère ne pourrait pas procéder.

3610 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Je vais revenir aux camions lourds!

3615 Vous avez parlé tout à l'heure, en fait à la page 25 du PR3.1, qu'il y a un problème particulier avec le camionnage.

3620 Pourquoi dans l'étude d'impact on parle d'un facteur notable à considérer alors qu'on dit que ça constitue, tout à l'heure on disait que ça constituait huit pour cent (8 %) de la circulation, et que c'était moins important, en tout cas c'est ce qui était indiqué à la page 9, que c'était moins important que le restant, que sur les routes de même nature, de même catégorie?

Mais à la page 25, on dit que ça demeure un facteur notable à considérer. Pouvez-vous vous expliquer?



3625 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, dans la conception du projet, on se rappellera qu'un des objectifs qu'on vise, c'est l'amélioration de la sécurité routière. Nous avons tenté d'approcher le fait qu'actuellement, sur la route 367 actuelle, il y a une pente importante, il y a un trafic lourd de huit pour cent (8 %) qui est moyennement important, et ça cause une contrainte importante. Donc on a traité dans le nouveau projet, vous avez vu qu'entre la rue Notre-Dame et passé l'intersection avec la 367, on a créé une voie lente.

Donc on a déjà abordé, madame Hamel avait souligné tout à l'heure au niveau des limites de vitesse qu'un des principes en gestion routière, c'est qu'on doit tenter d'éviter les trop grands écarts de vitesse entre les véhicules qui circulent sur une même route.

Donc nous avons ici une pente importante de huit pour cent (8 %), et on a déjà simulé que si on voulait avoir une cohabitation intéressante et sécuritaire entre les véhicules lourds qui vont grimper la côte à faible vitesse, donc c'est ce qu'on a voulu traiter par la contrainte notable.

C'est qu'actuellement sur la route actuelle, nous ne pouvons pas traiter ce différentiel-là, parce qu'on ne peut pas créer une voie lente, mais évidemment dans le projet qu'on a créé, on a créé une voie lente justement pour éviter ce problème-là.

3645 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors c'est ça, merci. Tantôt, vous avez soulevé le problème, monsieur le représentant de Saint-Augustin, vous avez parlé de la protection des arbres ou du couvert forestier.

Est-ce que la Ville de Saint-Augustin a une réglementation particulière pour protéger les forêts privées, dans l'esprit du développement durable? Parce que la LAU, la Loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, à l'article 113, le permet.

3655 Est-ce que la Municipalité s'est prévaluée de ces pouvoirs, des pouvoirs délégués?

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

Les dispositions applicables en matière de coupe d'arbres disons prévoient des mesures pour l'exploitation forestière avec des parterres de coupe et des dimensions à respecter, lorsqu'on est en situation d'exploitation, ce qui est pas le cas dans le projet présent.

Et outre cela, prévoient certaines mesures de protection pour la conservation du boisé dans les milieux urbains uniquement ou résidentiels, pardon.

3665

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que la MRC a une réglementation spécifique, pas une réglementation, mais une orientation spécifique dans son schéma?

3670

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Par rapport au déboisement?

3675

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui. Ou l'encadrement réglementaire, là.

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

3680

Oui, tout à fait. Au document complémentaire, il y a plusieurs dispositions effectivement, un contenu minimal qui s'applique au niveau de l'abattage d'arbres, absolument.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3685

Est-ce que vous avez identifié des zones particulières?

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

3690

Bien en fait, au niveau paysager entre autres, il y a eu des secteurs qui ont été identifiés comme étant plus sensibles.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3695

Est-ce que la zone d'étude que nous traitons ce soir fait partie de cette zone?

**PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

3700

Bien, c'est sûr que pour Sainte-Catherine, il faut comprendre que c'est un tout petit bout, c'est quelques dizaines, voire même pas cent mètres (100 m), alors dans ce contexte-là, il y a pas de disposition particulière au niveau abattage d'arbres qui s'appliquerait dans le cas dont il est question par la Commission.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3705

Merci. Est-ce que le ministère des Ressources naturelles favorise, en fait, un encadrement réglementaire lui aussi, est-ce qu'il y a des municipalités qui se prévalent plus que d'autres? Avez-vous des exemples de bonnes pratiques?

**PAR M. JACQUES J. TREMBLAY:**

3710

En ce qui concerne la réglementation, il faut comprendre que c'est des terrains privés. Nous, au ministère, on fait une réglementation pour les terres publiques.

3715

Alors dans le cas présent, c'est des terrains privés, et les partenaires de la forêt privée qui sont les producteurs de bois, les propriétaires privés, le monde municipal, les entreprises forestières et le ministère, l'entente qu'on a, c'est que c'est les municipalités qui font les règlements, les normes. Donc dans l'entente de la forêt privée, c'est comme ça que ça fonctionne.

3720

Alors dans le cas présent, le bout de la MRC, c'est la MRC. Le bout de la municipalité, ça peut être la municipalité ou la Communauté urbaine de Québec.

Alors nous, on n'intervient pas directement...

3725

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

La Communauté métropolitaine.

**PAR M. JACQUES J. TREMBLAY:**

3730

Excusez, métropolitaine. Voyez-vous, j'habite dans Portneuf, alors je suis moins au courant des termes.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3735

Pour la Ville de Sainte-Catherine, avez-vous une réglementation particulière concernant la conservation des arbres, en vertu de 113?

**PAR M. MARTIN CAREAU:**

3740

Effectivement, oui, on a dans le règlement de zonage des dispositions relativement au déboisement, mais si vous regardez le tracé qui est proposé, sur le territoire de Sainte-Catherine, il y a pas de déboisement important.

3745

En fait, c'est quelques arbres peut-être, les arbres que monsieur a parlé tout à l'heure, mais pour le reste, le déboisement, c'est effectivement beaucoup plus sur le territoire de la ville de Saint-Augustin.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3750

Bon alors, je vous remercie.

On va revenir et on va finir avec votre questionnement!

3755 Est-ce que vous avez une précision concernant la question que vous avez soulevée tout à l'heure, est-ce que ça vous satisfait?

**PAR Mme JULIE Fiset:**

3760 Bien moi, j'ai demandé spécifiquement la raison pour laquelle à partir du 4<sup>e</sup> Rang Ouest à aller jusqu'à la rue Notre-Dame, parce que, oui je sais qu'il y a des accidents, mais ce petit bout là, il y en a pas tellement eu, c'est un bout droit.

3765 Je voulais comprendre la raison pour laquelle ils sont obligés d'embarquer dans un champ puis ainsi de suite, là. Ça a pas tout à fait répondu à mes questions, mais en tout cas, on va vivre avec.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3770 Voulez-vous qu'on essaie encore?

**PAR Mme JULIE Fiset:**

Je pense que je connais la réponse.

3775 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bon, d'accord. Avez-vous votre deuxième question?

**PAR Mme JULIE Fiset:**

3780 Moi, je voudrais savoir, la route 367, pouvez-vous me dire jusqu'où elle est considérée comme transit?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3785 Bon, bonne question. Monsieur Bergeron. À partir d'où et jusqu'où?

3790 Et puis il y a une autre question aussi! Est-ce que les bouts, justement, vous avez parlé de la réalisation, il y avait trois (3) phases, la phase 1, nous, nous étudions la phase 2, puis la phase 3.

Est-ce qu'il y a eu des réalisations de faites dans le 1 et dans le 3?

**PAR M. LUC BERGERON:**

3795

La 1 est complétée, mais la 3, il y a rien, absolument rien.

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3800

Parfait. Alors on revient à la question de madame Fiset!

**PAR M. LUC BERGERON:**

3805

C'est la définition d'une route régionale. On pourrait partir du haut, dire une route nationale, c'est une route qui relie entre elles les grands pôles économiques du Québec. Donc on va comprendre que les routes nationales, c'est la 175 qui relie le Saguenay-Lac-Saint-Jean, Chibougamau à la région de Québec, donc on traite ça par des routes nationales.

3810

Une route régionale, par définition, c'est une route de transit qui relie les communautés d'une région donnée entre elles.

3815

Au contraire d'une route locale qui n'a qu'une fonction donc, qui relie par exemple une municipalité au réseau supérieur. Donc ça peut être une municipalité qui est reliée à une route régionale, à une route nationale. Même dans Portneuf, ça peut être même à une autoroute. Mais c'est une route qui dessert uniquement une municipalité. Ça, on appelle ça une route locale. C'est pas une route de transit. C'est une route qui sert à une communauté pour se rendre à une route au niveau supérieur.

3820

Ici, la 367 a une fonction de route régionale, ça veut donc dire que ce n'est pas une route qui dessert uniquement Sainte-Catherine. C'est une route qui dessert l'ensemble de la région, qui doivent donc utiliser, qui peuvent ou qui doivent utiliser cette route-là pour accéder à une route du réseau supérieur.

3825

Ici, ça peut être la 138 ou ça peut être l'autoroute Félix-Leclerc.

3830

Donc essentiellement, c'est notre jargon pour montrer que cette route-là n'a pas de fonction locale, elle a une fonction régionale, donc elle a une fonction qui a une envergure plus importante et souvent, ça se traduit par une circulation qui est différenciée par rapport à une route locale.

3835

Donc on disait tout, c'est une route qui sert à desservir des pôles souvent d'emplois, des communautés locales. Ici, la 367 a aussi une double vocation, c'est une route de transit, mais c'est une route aussi qui a une large fonction de desservir des grands pôles récréotouristiques et de tourisme. Donc que ce soit des golfs, Duchesnay, l'Hôtel de glace, etc. Donc elle a une double fonction.

Donc la fonction transit dont on parle, ça s'applique à l'ensemble de la route 367 tant et aussi longtemps qu'elle peut desservir un ensemble de régions et non pas seulement une seule municipalité.

3840

Donc dans notre jargon à nous, les routes locales, on appelle ça des collectrices, c'est-à-dire que c'est une route qui mène à une municipalité puis après ça, souvent, la route, elle arrête là.

3845

Au contraire d'une route régionale qui est une route qui dessert, donc ici dans Portneuf, il y a plusieurs routes régionales, la 365, la 367, etc., la 354, qui dessert plusieurs municipalités puis qui les amènent à une route du réseau supérieur.

Donc je sais pas si je me suis fait bien comprendre?

3850

**PAR Mme JULIE Fiset:**

Oui.

3855

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors on vous remercie beaucoup.

**PAR Mme JULIE Fiset:**

3860

J'aurais une autre petite question, est-ce que je peux?

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

3865

Oui, allez-y, une dernière.

**PAR Mme JULIE Fiset:**

3870

Je veux savoir, vous avez parlé des nombreux accès qu'il y avait sur la route, pour lesquels la raison vous avez adopté un tracé qui les éliminait tous.

Pourquoi à Sainte-Catherine, la Municipalité continue à donner des permis de construction le long de cette route? Puis à Saint-Augustin, vous voulez empêcher les accès puis à l'autre bout, vous le permettez?

3875

**PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors je dirige la question à Sainte-Catherine et ensuite à Saint-Augustin.

3880 **PAR M. MARTIN CAREAU:**

En fait, en 99, au début du projet, le Conseil de la ville de Sainte-Catherine a modifié sa réglementation justement pour limiter le nombre de nouveaux accès sur la route 367.

3885 Alors à l'époque, les frontages, monsieur en a parlé tantôt, les frontages étaient de trente-cinq mètres (35 m) et ont été augmenté à soixante-dix mètres (70 m).

3890 Alors tout nouveau lotissement doit avoir un frontage de soixante-dix mètres (70 m), ça fait qu'on parle de près de deux cent trente pieds (230 pi) de façade, pour limiter le nombre de nouveaux accès.

3895 Alors les résidences qui se construisent depuis les dernières années, c'est des résidences qui se construisent sur des terrains qui étaient déjà lotis ou existant depuis plusieurs années, alors les gens peuvent avoir des droits acquis ou peuvent lotir des nouveaux terrains mais avec des façades de soixante-dix mètres (70 m).

Alors c'est sûr que l'implantation est limitée au maximum par cette mesure-là.

3900 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Saint-Augustin.

**PAR M. PIERRE BOULANGER:**

3905 À Saint-Augustin, je pense que disons, il y a un nombre très limité de constructions additionnelles qui pourraient s'implanter dans le tronçon actuel de Fossambault, soit sur des terrains déjà lotis et qui doivent être compris à l'intérieur d'un îlot déstructuré identifié lors de l'exercice qu'on a fait au tournant de 2000. Donc c'est un nombre très limité de constructions.

3910 Et ces constructions-là, pour pouvoir se réaliser, doivent avoir reçu l'aval de la Commission de protection du territoire agricole du Québec avant de pouvoir s'implanter sur un terrain.

3915 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait, merci.

3920 Alors le registre est clos et nous reprendrons demain à la même heure. Nous avons encore une bonne dizaine de questions pour demain! Merci beaucoup.

---

SÉANCE AJOURNÉE AU 1<sup>ER</sup> FÉVRIER 2007, À DIX-NEUF HEURES TRENTE (19 H 30)

3925

---

Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment  
d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

3930

DENISE PROULX,  
Sténotypiste officielle.

3935