

**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 2

Séance tenue le 1^{er} février 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 1^{ER} FÉVRIER 2007
 SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. PAUL-GUY BOUCHER 2

M. SYLVAIN TURMEL 30

Mme JOCELYNE GAGNÉ-JOBIN 37

REPRISE DE LA SÉANCE

M. LAURIER CÔTÉ 41

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT 58

 M. Alexandre Turgeon

Mme MARIELLE LANOUILLE 73

REPRISE DE LA SÉANCE

Mme JULIE FISET 86

M. ALEXANDRE TURGEON 102

M. SYLVAIN TURMEL 108

QUESTIONS DE LA COMMISSION 116

DÉPÔT DE DOCUMENTS 125

MOT DE LA FIN 129

SÉANCE DU 1^{ER} FÉVRIER 2007
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE

5 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

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

10

Rappelons que la Commission est ici aujourd'hui pour recevoir vos questions. Cette séance a pour but de permettre aux citoyens et à la Commission d'obtenir l'information nécessaire à la bonne compréhension du projet et de ses impacts.

15

Je vous demanderais de conserver toute expression d'opinion ou toute prise de position sur le projet pour la deuxième partie de l'audience qui débutera à compter du 26 février prochain.

20

Les règles de procédure sont les suivantes! Avant de débiter la période des questions, je désire vous rappeler brièvement que vous devez, pour faciliter le déroulement de la séance, vous inscrire à l'arrière à la table au registre pour pouvoir vous prévaloir de poser vos questions. Je vous demande de limiter vos questions à deux (2) par intervention et d'éviter tous les longs préambules.

25

Vous pourrez revenir autant de fois que vous voulez par la suite en vous inscrivant de nouveau au registre.

30

Vos questions doivent m'être adressées et je les redirigerai par la suite au promoteur ou aux personnes-ressources le cas échéant.

35

Nous avons un programme chargé ce soir, et je vous remercie de respecter les procédures, de sorte que nous pouvons accomplir tous ensemble un travail productif pour cette première partie de l'audience publique. Il y aura aussi deux (2) pauses, une à neuf heures (9 h) et une autre à dix heures quinze (10 h 15).

40

Alors je souhaite la bienvenue à tous les citoyens et à toute l'équipe qui supporte la Commission, incluant l'équipe de la logistique et madame la sténotypiste, les personnes-ressources, le promoteur et toute l'audience.

PÉRIODE DE QUESTIONS
PAUL-GUY BOUCHER

45

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors nous débutons par la première question! J'inviterais monsieur Paul-Guy Boucher.

50

Bonsoir monsieur Boucher.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

55

Bonsoir madame la Présidente. Alors madame la Présidente, je me présente. Je suis Paul-Guy Boucher, comme vous l'avez signalé, je suis résident de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, à une dizaine de kilomètres au nord de la portion de travaux prévus, au niveau du secteur, à partir des limites de Sainte-Catherine.

60

PAR LA PRÉSIDENTE:

À partir de Grand-Capsa?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

65

C'est ça. Mais sur la route Fossambault en direction de Sainte-Catherine.

70

Alors ma question, madame la Présidente, c'est concernant les impacts possibles du choix qui est proposé pour l'ensemble du réseau routier au niveau de l'impact au niveau de l'ensemble de la circulation.

75

Monsieur Bergeron, représentant du ministère, dans sa présentation et dans le document, alors il nous mentionne bien que la route 367 est une route de transit, une route régionale importante. Je pense qu'il est bon de signaler aussi, au niveau de la vocation, c'est aussi une route qui dessert un territoire qu'on appelle ressource au niveau forestier. Et ça va jusqu'à Rivière-à-Pierre. Elle dessert, au niveau du réseau routier, jusqu'à Rivière-à-Pierre au nord de Saint-Raymond.

80

Et au niveau de la proposition qui est présentée, alors comme la route 367 va jusqu'aux limites de Rivière-à-Pierre, Saint-Raymond, territoire ressource et aussi récréotouristique important, et on pense bien sûr au trajet qu'on a mentionné dans le mémoire, alors la Station touristique de Duchesnay qui est importante, tout le secteur du lac Saint-Joseph, lac Sept-Îles, lac Sergent, Saint-Raymond et ensuite, Saint-Léonard, Rivière-à-Pierre.

85

Alors c'est une route qui aussi a une compétition, dans le sens au niveau de la fréquentation. Elle est compétitionnée par la route 365 qui passe par Pont-Rouge et qui va

jusqu'à la 40. Et nous, nous allons jusqu'à la 138, alors notre limite au niveau routier, c'est jusqu'à la 138. Bien sûr, la 40, pour desservir la région de Québec.

90 Alors j'aimerais connaître, au niveau des alternatives qui sont présentées, j'aimerais savoir quels sont les impacts que subira notre tronçon, le tronçon de la 367, suite aux travaux qui seront exécutés d'amélioration.

95 Alors je ne suis pas contre aucune alternative qui est proposée, qui a été étudiée, mais par contre, j'aimerais avoir l'information au niveau des études que vous avez faites au niveau des différentes alternatives, quel sera l'impact d'augmentation de circulation lourde et de circulation automobile sur le tronçon qui sera corrigé, où on apportera une correction importante?

100 Et la correction est apportée en tout début du tronçon, c'est-à-dire dans la région métropolitaine de Québec, dans la Communauté métropolitaine. Alors je pense que ça va avoir un impact important, excusez l'opinion, dans le sens que je veux comparer avec différentes expériences qui sont arrivées dans le secteur, dans la région.

105 Lorsqu'on apporte une modification à une route, et là, je pense à la 365 où on a installé des lumières à Pont-Rouge, et ça a fait en sorte que ça a modifié grandement le flot de circulation. Les gens ont fait le choix de la 367, tant au niveau du transport lourd, tant au niveau du transport automobile et cela, à partir de Rivière-à-Pierre.

110 Alors pour quelques minutes de différence, parfois les gens changent de tracé, parce qu'ils sauvent quelques minutes au niveau du transport. Et là, ça va se faire dans les deux (2) sens, je pense que c'est normal, c'est de l'intérêt des municipalités de favoriser leur développement.

115 Quand on posait la question si c'est politique, c'en est un intérêt politique, c'est des taxes municipales, c'est des taxes foncières, et c'est de l'apport économique. Alors c'est l'intérêt politique important au niveau des revenus des municipalités. Et là, on peut comprendre que les municipalités fassent un choix plutôt qu'un autre.

120 Mais par contre, au niveau de la population locale de chacune des municipalités, ça aura un impact sur le milieu bâti, sur le milieu naturel, puis je questionne l'alternative qui est proposée au niveau de l'impact au niveau des deux (2) limites du tronçon qui est corrigé.

125 Je pense que tout le monde a écouté ce soir la publicité qui a débuté au niveau du ministère, au niveau de la SAAQ, et on invite les citoyens et les gens qui conduisent sur la route à être plus responsables.

Et dans la présentation, on a présenté l'alternative en disant, il faut absolument améliorer la sécurité, puis la sécurité est basée sur le vécu des automobilistes, sur la façon dont

130 les automobilistes perçoivent la route. Si c'est une route régionale, il faut qu'ils aillent à telle vitesse, puis on leur affiche bien. Alors c'est bien affiché. "Méfiez-vous de l'hiver, quatre-vingt-dix (90 km/h) maximum". C'est vraiment bien identifié, une zone de quatre-vingt-dix (90 km/h).

135 Je pense que même pour une route de transit, comme on traverse plusieurs municipalités, comme on traverse plusieurs zones urbaines, des zones qui sont bâties de façon assez dense, et ça, c'est le réel, c'est pas à venir, c'est la situation actuelle. Et ça s'est développé avec les années. Et puis là, on subit l'impact. Mais le ministère des Transports a été très tolérant pour laisser construire, tant au niveau des municipalités que des gens qui ont eu des accès sur le bord des routes. Et à ce moment-là, bien là, on subit l'impact, et là, on apporte une correction.

140 Et là, je pose la question: quel sera l'impact sur le réseau routier au niveau de l'augmentation de la circulation, quel sera l'impact sur les citoyens des autres secteurs concernés par la route, pas seulement celui qui est construit puis qui est prévu actuellement à Saint-Augustin, mais pour l'ensemble du réseau?

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors merci.

150

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Merci, c'est ma première question.

155

PAR LA PRÉSIDENTE:

Si je résume, c'est que vous voulez connaître les impacts sur les deux (2) bouts de la ligne, sur les plans naturels, sur le plan du milieu bâti et le plan biophysique, c'est ça? Mais c'est une grande question, vous savez. Toute l'étude d'impact porte là-dessus.

160

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Oui, sur l'environnement bâti, d'accord, sur l'ensemble de la circulation aussi.

165

PAR LA PRÉSIDENTE:

Voulez-vous qu'on divise votre question?

170

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Bien, on peut la diviser en deux (2). Au niveau routier, quel sera l'impact d'augmentation de circulation au niveau routier? Je parlais de transfert de circulation tantôt

entre trois (3) routes, la 369, la 365, la 367. Il va y avoir des transferts de circulation, c'est évident.

175

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors on arrête là!

180

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

C'est ça. Je veux connaître l'impact de ça, parce qu'on a fait une analyse.

PAR LA PRÉSIDENTE:

185

Alors monsieur Bergeron, on va commencer par l'impact au niveau, en fait le trafic apportera un impact, aura une répercussion sur le transit.

190

Est-ce qu'il va y avoir des répercussions sur le plan de l'aménagement du territoire, sur le plan de développement?

PAR M. LUC BERGERON:

195

Bon, vous avez raison de dire, si vous voulez qu'on vous résume l'étude d'impact! J'ai de la difficulté à bien cerner la question, là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

200

Bon, on va cerner la question d'abord au niveau des débits. Combien de voitures ça va engendrer, la réfection ici éventuelle, si la réfection a lieu, de la 367?

PAR M. LUC BERGERON:

205

Oui, on a montré hier sur un visuel la circulation anticipée à l'ouverture du tronçon. On l'a ici.

210

Donc ce qui est anticipé à l'ouverture du tronçon, c'est qu'on voit que dans l'axe du tronçon à contournement, on aura environ neuf mille six cents (9600) véhicules par jour. Ça, c'est une DJMA, donc moyenne annuelle.

Il restera moins que trois cents (300) véhicules par jour dans l'axe actuel entre Petit-Capsa et Grand-Capsa et évidemment, bien, à la hauteur de la voie ferrée, on va retrouver la circulation qui est actuellement sur la 367.

215 Vous savez que le ministère des Transports n'est pas responsable, n'a aucun pouvoir
sur le développement des communautés, que ce soit le long des axes comme vous avez parlé
tantôt, que le ministère avait toléré des accès. Le ministère n'a aucun contrôle sur la gestion du
développement des territoires. C'est une responsabilité qui appartient aux MRC et aux
municipalités. Donc au niveau des accès, on n'avait pas et on n'a pas de contrôle sur cette
220 activité-là.

Maintenant, nous, on n'a pas été plus loin, on n'a pas de modèle qui nous permet de
simuler quel sera l'impact de l'ouverture d'une route par rapport à la migration des trafics. On
croit pas qu'il y en aura, tant et aussi longtemps que le milieu qui utilise cette route-là au nord
225 ne sera pas plus développé.

Mais c'est certain que demain matin, s'implanterait une industrie, s'implanterait un hôtel,
c'est certain que ça modifierait le plan de circulation.

230 Mais actuellement, en fonction de la connaissance du territoire qu'on a, c'est ce qu'on a
simulé à l'ouverture du tronçon.

PAR LA PRÉSIDENTE:

235 Alors je vous remercie beaucoup.

Je vais passer la question maintenant à la MRC. Vous permettez, monsieur Boucher?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

240 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

245 Alors ça va être une question plus spécifique concernant l'aménagement du territoire.
C'est dans ce sens-là que votre question va, les impacts au niveau de l'aménagement du
territoire.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

250 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

255 Alors je voulais savoir plus particulièrement, est-ce que vous prévoyez des effets
d'entraînement sur le développement de la périphérie au niveau de l'étalement urbain, au
niveau du développement résidentiel, développement industriel, à titre de MRC?

260 Est-ce que vous prévoyez, est-ce que vous avez une planification qui se traduit dans un schéma, est-ce que vous avez réfléchi à cette question de développement au bout du tronçon, en fait au bout de la 367?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

265 Je vous dirais non. C'est-à-dire qu'il n'y a pas eu de réflexion additionnelle autre que celles qui ont été faites dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement.

PAR LA PRÉSIDENTE:

270 Pouvez-vous nous parler du schéma d'aménagement dans ce contexte régional?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

275 Bien certainement, madame la Présidente. Je peux vous expliquer rapidement que la révision du schéma d'aménagement de la MRC a commencé, mon dieu, ça fait quand même un bout de temps, en 1995, et c'est un processus qui est lourd, qui est complexe, je vais vous le résumer en trente (30) secondes!

280 Alors on a adopté, la MRC, le premier projet en 98, un second projet en 2002 suite à des consultations publiques et la version finale en 2004. C'est sûr qu'il y avait...

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'il est adopté?

285 **PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Il est adopté, il est en vigueur.

PAR LA PRÉSIDENTE:

290 Depuis quand?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

295 Il a été adopté le 17 mars 2004, il est en vigueur depuis le 15 juillet 2004.

Alors évidemment, c'est un document qui est conforme aux orientations gouvernementales, étant donné qu'il est en vigueur.

300 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Que prévoient les orientations gouvernementales dans cette région?

305 **PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

305

Beaucoup beaucoup de choses. Si on en vient peut-être à l'objet de la discussion qui est la gestion de l'urbanisation, je pense que c'est ça qui est l'objet! Dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, les municipalités composant la MRC ont fait un travail énorme au niveau de la gestion de l'urbanisation; c'est-à-dire que par exemple, il y a eu réduction des périmètres d'urbanisation.

310

Ensuite de ça, il y a eu des orientations qui ont été prises, notamment pour freiner, si on veut, ou en tout cas mieux contrôler l'urbanisation à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Ce qui fait en sorte qu'avec l'entrée en vigueur du schéma, l'ouverture de nouvelles rues à l'extérieur des périmètres d'urbanisation est désormais interdite par exemple. Alors c'est un pas important qui a été fait en termes de gestion de l'urbanisation.

315

Et à l'intérieur même des périmètres d'urbanisation, il y a eu un exercice important de rationalisation du développement qui a abouti en identification de zones de développement prioritaire. Alors il faut pas penser que le développement dans Jacques-Cartier, ça se fait de façon tous azimuts, n'importe comment. Il y a eu un exercice sérieux qui a été fait dans ce sens-là, de façon à bien circonscrire le développement.

320

Alors le schéma est en vigueur, et la balle est dans le camp des municipalités, c'est-à-dire que maintenant, les municipalités doivent intégrer ce contenu-là, et elles sont en train de le faire actuellement pour la plupart.

325

PAR LA PRÉSIDENTE:

330

Est-ce qu'il y a des projets de développement de villégiature, de tourisme concernant les résidences saisonnières dans cette région, particulièrement dans la région à une des deux (2) extrémités de la route?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

335

Bien, si on prend du côté nord, c'est sûr qu'il faut être conscient que Sainte-Catherine, c'est quand même un pôle, c'est un pôle important dans la MRC à tout le moins, qui a été reconnu au schéma d'aménagement en fonction de la diversité des activités économiques qui se fait à Sainte-Catherine au niveau commercial, au niveau industriel, au niveau touristique.

340

Alors dans ce contexte-là, bon, je peux pas vous dire s'il y a des projets extraordinaires qui vont prendre place à Sainte-Catherine, mais c'est sûr que le potentiel est là quand même.

C'est un territoire qui est vaste, c'est un territoire qui est diversifié, il y a de l'agriculture, il y a un parc industriel, alors il y a un potentiel, c'est sûr.

345

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci monsieur Langlois.

350

Maintenant, la Ville de Sainte-Catherine, est-ce que vous avez des projets d'expansion pour votre territoire, expansion économique, touristique?

PAR M. MARTIN CAREAU:

355

Écoutez, des projets concrets, moi, j'en connais pas de majeurs, là.

C'est sûr que quand ça arrive au bureau des services techniques, c'est que les projets sont avancés. Est-ce qu'il y a des choses qui se discutent à d'autres niveaux, je pourrais pas vous répondre.

360

Effectivement, on a du potentiel, on a un parc industriel où la ville veut, c'est sûr, accueillir des industries qui ont un créneau de foresterie, mais est-ce qu'il va y avoir des industries majeures qui vont s'installer là, pour l'instant on n'en connaît pas.

365

PAR LA PRÉSIDENTE:

Je reviens à la MRC! Est-ce que, dans l'étude d'impact PR3.1, à la page 51, on parle que la MRC de la Jacques-Cartier a également connu une hausse importante de sa population qui était de treize mille neuf cent cinquante-trois (13 953) personnes en 71 et est rendue à vingt-six mille quatre cent cinquante-neuf (26 459) en 2001.

370

Est-ce que vous avez une mise à jour de ces statistiques pour justement dans le cadre d'élaboration, d'étude de planification régionale?

375

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

Absolument, madame la Présidente, on pourra vous déposer tout ce qu'on a comme statistiques ainsi qu'au niveau des mises en chantier, on les a tant pour les municipalités locales, en fait pour l'ensemble de la MRC.

380

On fait un inventaire à tous les débuts d'année pour voir la progression des mises en chantier, notamment résidentiels, parce que c'est la part importante du parc immobilier de la MRC, c'est évidemment le résidentiel.

385 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Est-ce qu'il y a des activités économiques, des pôles particuliers dans la région?

390 **PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Absolument, tout à fait. Notamment au niveau récréotouristique. Il y a la base militaire, on en a parlé hier, qui est un pôle tout à fait majeur, non seulement pour la MRC mais pour la région de Québec.

395

Au-delà de ça, bien, il y a Duchesnay, il y a les grands centres de ski, il y a Stoneham, Lac-Beauport, le Village vacances Valcartier, alors il y a beaucoup de pôles d'activité importants.

400 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Dans ce sens-là, la réfection de la route ne fera qu'améliorer les conditions de circulation ou de transit vers ces pôles, est-ce que c'est votre opinion?

405 **PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Absolument madame, tout à fait, de façon sécuritaire.

PAR LA PRÉSIDENTE:

410

Merci. Alors je reviens à votre question initiale!

Avez-vous quelque chose à demander de complémentaire sur la partie aménagement du territoire?

415

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Concernant cette partie-là au niveau du réseau routier, alors la première partie de la question était générale. La suivante, c'est qu'au niveau des alternatives proposées, on nous en a présenté deux (2) concrètement, le statu quo amélioré, puis le tracé C qui est la voie de contournement.

420

Le tracé A, c'est-à-dire A ou B, B je pense qui était du côté ouest, alors le tracé B a très peu été présenté. Il reste cinq (5) autres alternatives qu'on ne connaît pas.

425

Moi, le but de ma question, c'est justement face à l'augmentation éventuelle, je pense qu'on peut pas prévoir qu'il y aura pas d'augmentation dans un futur à très court terme, il va y en avoir une augmentation importante.

430 Alors est-ce qu'on a étudié, est-ce qu'on pourrait nous présenter dans les grandes lignes les autres alternatives au niveau de l'impact que ça aura, tant sur la circulation?

435 Parce qu'on vise l'objectif sécurité, je pense que tout le monde, on le recherche, mais je voudrais qu'on me prouve, moi, que l'alternative qui est proposée, ce qui est retenu par le ministère, on nous en a présenté une; les autres, on ne les a pas approfondies. Pourtant, on a fait un tableau dans la présentation écrite du ministère produite par GENIVAR, je pense, au niveau des études d'impact, alors on a fait une analyse comparative de deux (2) scénarios, le statu quo amélioré puis le tracé C. Les autres, on les a mis de côté, on n'a pas d'information dessus.

440 Est-ce qu'on pourrait avoir ces informations-là? C'est ça, c'est le but de ma question.

PAR LA PRÉSIDENTE:

445 Parfait. Alors vous comprenez bien la question, on voudrait avoir, pour chacun des scénarios, on voudrait avoir les avantages et les inconvénients.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

450 Critères et objectifs, c'est ça.

PAR M. LUC BERGERON:

455 Je voudrais d'abord préciser que suite à une directive du ministère de l'Environnement, le ministère a étudié deux (2) scénarios. Nous n'avons pas à définir les huit (8) scénarios lors de l'étude d'impact.

460 Nous avons, on l'a répété hier, en comité technique, on a analysé jusqu'à huit (8) variantes qui ont été analysées en fonction de plusieurs critères et sur lesquelles le comité directeur avait accepté les recommandations du comité technique, de retenir, à des fins d'étude d'impact, deux (2) scénarios, le tracé retenu et le scénario dans l'axe.

465 Donc nous pouvons vous expliquer les scénarios, mais je crois pas que ce soir, la fonction, c'est de justifier le choix qu'on a fait. Le choix a été fait, c'est le scénario de contournement, c'est l'objet des audiences publiques de ce soir. C'est le tracé qui a été retenu par le ministère et le comité directeur.

470 Mais bien sûr, on a toute l'analyse des scénarios, on peut vous les présenter, mais ça changera pas la décision qui a été prise, là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

475 Bien, pour les fins du public en tout cas, les citoyens sont concernés par le choix qui est privilégié sur lequel vous nous avez fait votre présentation hier, on aimerait aussi avoir une vue assez générale sur chacun des autres scénarios avec les avantages et les inconvénients et après une courte présentation sur le pourquoi privilégier...

PAR M. LUC BERGERON:

480 Madame Hamel va vous faire cette présentation qui peut être assez laborieuse.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

485 Moi, j'avais préparé pour présenter ici la comparaison des trois (3) variantes, c'est-à-dire les deux (2) variantes de contournement puis la variante de statu quo, alors j'aurais des acétates peut-être assez faciles à présenter pour expliquer tout ça aux gens.

490 Par contre, ce qu'il en est de toute l'analyse multicritère des huit (8) variantes, c'est-à-dire la variante dans l'axe, statu quo amélioré et les autres, j'ai moins d'information organisée, intéressante à présenter que peut-être vous expliquer comment on a procédé dans la méthodologie.

Est-ce que ça pourrait convenir?

495 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui. Puis vous avez des références à l'étude d'impact aussi?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

500 J'ai des références à l'étude d'impact. J'ai peut-être pas toutes les pages par cœur comme ça pour les dire, mais je vais essayer.

PAR LA PRÉSIDENTE:

505 Mais pour orienter les citoyens.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

510 Pour orienter les citoyens, OK.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Parfait.

515 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

C'est ça, c'est qu'on avait huit (8) variantes à l'étude d'impact à analyser pour la présentation. Attendez un petit peu, je vais juste retrouver mes feuilles de l'étude d'impact justement!

520

Huit (8) variantes qui se trouvaient à être de A à H. Et vous aviez justement à la page 93 la position pour les trois (3) variantes retenues pour analyse.

525

Mais en annexe, vous aviez aussi la présentation des huit (8) variantes analysées. Si on peut prendre en annexe, je vais vous trouver la référence, un instant. Je vais prendre mon temps, parce que j'avais pas prévu vous présenter toutes les variantes.

530

À l'annexe 9, vous avez la localisation des huit (8) variantes, de A à H, et puis à ce moment-là, vous êtes à même de constater qu'il y en avait un certain nombre qui se trouvaient à être entre la voie ferrée et la route du Grand-Capsa, qui se trouvaient être dans l'axe et puis il y a en avait un certain nombre à l'ouest et puis une à l'est de la route qui se trouve à être la variante B.

535

On les a regardées sur la base de plusieurs critères qui sont des critères de sécurité, de gestion des accès, de circulation et de fonctionnalité, de milieux agricole et acéricole, milieu bâti, le climat sonore, la qualité de vie, le milieu naturel, le paysage, le visuel et la faisabilité technique.

540

Et puis c'est sur cette base-là, on s'est donné un certain nombre, on s'est donné un pourcentage pour chacune des valeurs. On a déterminé ensemble en comité un pourcentage pour chacune de valeurs, et puis à partir de ces éléments-là, on a travaillé à identifier un pointage pour savoir quels critères avaient plus ou moins de poids.

545

Et puis on en est arrivé à la conclusion, après l'analyse de chacun des facteurs, qu'il y avait trois (3) variantes qui passaient le cap de l'analyse, qui se trouvaient être au-dessus de cinquante pour cent (50 %), qui se trouvaient à être les variantes A statu quo, les variantes B et C, celles qui sont présentées ici à l'acétate.

550

C'est les seules qui répondaient à nos critères surtout de sécurité et de circulation.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Pouvez-vous revenir à la diapo précédente?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

555

OK. Les critères considérés qui sont ici, c'est les critères d'évaluation des tracés qui nous ont permis d'arriver à une conclusion sur trois (3) tracés qui répondaient aux objectifs.

Et les tracés qu'on vient de voir sur la carte ensuite.

560

Si on continue avec le prochain acétate, vous êtes à même de voir pour chacun des facteurs qu'est-ce qu'il en est des résultats. Ce qu'on peut constater, c'est que la variante A permettait pas de répondre aux critères de sécurité, de fonctionnalité, de gestion des accès, et puis on avait évalué aussi son coût à six point cinq millions (6,5 M\$). Puis le contournement à l'ouest sur le tableau, on voit que ça nous permettait de répondre plus à l'objectif de sécurité et de fonctionnalité.

565

Tandis que pour les autres éléments qui ont rapport aux autres critères sur le milieu naturel et humain, c'est l'autre acétate, pour les acquisitions, la variante A et la variante de contournement à l'est s'équivalaient, parce que dans un cas, il y avait quatre (4) acquisitions – dans le statu quo amélioré, il y avait quatre (4) acquisitions, et pour le contournement à l'est, il y en avait aussi quatre (4).

570

Pour l'agriculture, il se trouve que c'est la variante de contournement à l'est qui répondait, le climat sonore, la qualité de vie, le paysage visuel, la biologie et la biophysique.

575

Je m'excuse, j'ai pas l'impression, j'ai de la difficulté à expliquer ça de façon plus précise, là, pour le moment.

580

Je sais pas si je peux revenir?

PAR M. LUC BERGERON:

C'est que, bon, dans le fond, notre présentation, on met des crochets, mais dans l'étude d'impact, chacun de ces volets-là est évalué en termes de pointage.

585

J'ai par exemple le tableau ici – c'est parce que, c'est vrai que c'est difficile à expliquer. La variante A, par exemple, en termes de sécurité, le comité technique lui avait accordé vingt (20) points alors que la variante B, on lui a accordé cent (100) points.

590

Bon bien, chacun des critères a été évalué, et puis ça a fini par un pointage.

Puis le comité, à ce moment-là, a retenu les variantes qui avaient les plus hauts pointages qui sont les variantes A, B et C ici.

595

Donc les autres variantes ont été rejetées à l'analyse plus pointue à l'étude d'impact.

Évidemment, on pourrait tout expliquer, pourquoi on a donné quatre-vingts (80), soixante (60), quarante (40), vingt (20), zéro (0), variante par variante sur l'ensemble de sécurité et fonctionnalité, milieu agricole, qualité de vie, climat sonore, bâtiments forestiers, etc.

600

Donc c'est une analyse multicritère qui a été faite par le comité technique pour lequel ils ont recommandé au comité directeur, donc, ces trois (3) scénarios-là qui ont été retenus, A-B-C parce que c'était les scénarios qui avaient recueilli le plus grand nombre de points.

605

PAR LA PRÉSIDENTE:

Ça va pour cette partie-là. Maintenant, pour les trois (3) qui ont été retenues, est-ce que vous pouvez être un petit peu plus explicite? Les avantages et inconvénients de chacun!

610

PAR Mme MARYSE HAMEL:

Oui, je peux expliquer pourquoi.

615

Est-ce que je peux revenir un peu plus tard pour l'expliquer? J'ai de la difficulté à expliquer pour le moment, parce que j'arrive pas à ramasser mes idées, mais si vous permettez!

PAR LA PRÉSIDENTE:

620

On va retenir cette question-là, puis on va revenir tout à l'heure.

Est-ce que ça vous convient, monsieur Boucher?

625

PAR Mme MARYSE HAMEL:

Je suis désolée.

630

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Oui, je suis d'accord. De toute façon, les trois (3) propositions, moi personnellement, j'en ai pris connaissance dans le document. Je pense que j'ai suffisamment d'information, puis je pense qu'à ce niveau-là, les citoyens aussi. Alors je veux pas étirer la procédure éternellement.

635

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que je peux poser une petite question pour aller dans le sens de votre première question?

640 La question s'adresse particulièrement à Sainte-Catherine. Quand on parlait des impacts de la route, de l'amélioration de la route 367, est-ce que vous pensez que cette amélioration-là va favoriser le développement urbain des pôles touristiques ou des projets qui sont situés plus au nord?

645 **PAR M. MARTIN CAREAU:**

Bien en fait, si vous voulez mon opinion personnelle, c'est sûr qu'on parle d'un tronçon qui est très court, on parle de quatre kilomètres (4 km). Alors c'est sûr que ça va permettre une circulation beaucoup plus sécuritaire, mais est-ce que ça va permettre un développement de Sainte-Catherine grandissant, ça me surprendrait.

650 On dit que la ville de Sainte-Catherine est environ à vingt-cinq (25) minutes de Québec, avec cette voie de contournement là, on va être à vingt-trois (23) minutes de Québec. Est-ce que deux (2) minutes va permettre un développement de Sainte-Catherine qui va s'accroître de façon importante? Moi, mon opinion, c'est non. Mais c'est mon opinion personnelle.

655 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup.

660

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Pour conclure sur cette partie-là, madame la Présidente! C'est concernant le choix qui a été fait. J'aimerais le comparer avec d'autres choix qui ont été faits sur le même tronçon.

665

Il y a quelques années à peine, on a corrigé une section sur la partie Sainte-Catherine-Duchesnay au niveau de la station touristique, et on a aménagé la route, une route à soixante-dix kilomètres (70 km/h) pour une partie de la route et une autre partie à cinquante kilomètres (50 km/h) dans la partie plus urbaine, et puis on a installé une signalisation puis des lignes de route doubles sur toute sa longueur, à soixante-dix kilomètres (70 km/h), et une partie à cinquante kilomètres (50 km/h).

670

Pourquoi dans ce secteur-là, c'est possible de réaménager dans le tronçon, et puis ici, on propose des travaux d'envergure qui changent beaucoup le paysage de la route, qui changent aussi, d'après moi, la vocation dès le départ de la route, et puis ça va faire en sorte qu'on va avoir encore plus de difficulté au niveau de la circulation, au niveau du respect des zones urbaines qu'on rencontre...

675

PAR LA PRÉSIDENTE:

680

Monsieur, je pense que vous vous trompez un petit peu dans la séance du 26 avec des opinions.

685 Je vous demanderais, parce qu'il y a beaucoup de questions, puis les gens sont rassemblés ici pour se faire une idée, se faire une tête sur le projet, alors il faut s'en tenir aux données et non pas la digestion personnelle de vos données, parce que chacun va avoir son idée et va la transmettre lors de la prochaine partie.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

690 D'accord. Alors ma deuxième question, deuxième partie, c'est concernant un usage qui est prévu sur le territoire de Sainte-Catherine dans le cadre de ce projet-là, et je voulais questionner voir si j'avais raison de penser cela!

695 Dans le règlement de zonage, pas dans le règlement de zonage, mais dans le schéma d'aménagement de la MRC de la Jacques-Cartier, on a prévu une zone industrielle 9 aux limites de Sainte-Catherine. Une zone industrielle numéro 9. Et cette zone industrielle là, on lui a donné une vocation de sablière, alors avec très peu de description au niveau de la compatibilité au niveau du territoire. Mais c'est aux limites nord-est du secteur qui est concerné, et on a zoné ce site-là industriel.

700 Et on mentionne dans le schéma, dans la grille de compatibilité au niveau des critères d'acceptation du projet, alors que ça devra se faire dans le cadre d'un projet où on prévoit inonder un terrain, alors un site.

705 Et là, je pose la question, est-ce que c'est le site qui est prévu pour le bassin de rétention assez important dans le secteur, qui est dans le bas du bassin versant ouest, sud-ouest du mont Bélair, et qui traîne un grand secteur aux niveaux hydraulique et forestier?

710 Je voulais savoir si on avait fait une étude pour ne pas se retrouver avec une forêt de chaque côté du trois point six kilomètres (3,6 km) de prévu, une forêt qui va se dessécher, alors à très court terme, comme on voit sur d'autres sections de route dans la région, qu'on a construites récemment, où les arbres meurent parce qu'ils ont les pieds dans l'eau.

PAR LA PRÉSIDENTE:

715 Bon, ça va.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

720 Puis je voulais savoir si ce projet-là, est-ce que le site qui est prévu, sablière, est-ce que c'est un site où on prévoit emprunter du matériel pour la construction de la route?

PAR LA PRÉSIDENTE:

725 Alors je vous dirais qu'hier, on a abordé succinctement ce volet-là. Étiez-vous ici hier?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Oui. Mais ils ont parlé de bassin de rétention.

730 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, c'est ça. Alors on va continuer encore plus en détail, s'il vous plaît, monsieur Bergeron.

735 **PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:**

Merci.

PAR M. LUC BERGERON:

740

Ouf! Vous avez dit beaucoup de choses. D'abord, le ministère des Transports n'a pas de pouvoir sur le règlement de zonage de la municipalité. Vous avez parlé d'un règlement de zonage, je sais pas de quoi vous parlez.

745

Deuxièmement, le ministère des Transports va un jour octroyer un mandat, un contrat à un entrepreneur pour réaliser le tronçon routier, si le gouvernement autorise le projet. L'entrepreneur peut utiliser les matériaux qu'il voudra trouver, qu'il voudra payer, qu'il voudra défrayer, je le sais pas où il va prendre son gravier.

750

Donc à votre question, je le sais pas. Peut-être, peut-être pas.

Le bassin de rétention dont on a parlé hier, ce n'est pas pour drainer la planète, c'est pour drainer les eaux de drainage de la route qui va être construite.

755

Et on a expliqué hier que c'est certain que le fait d'aménager une route, le fait d'avoir des surfaces imperméabilisées qui sont plus importantes qu'aujourd'hui va faire en sorte que l'eau de drainage, on voulait s'assurer que l'eau de drainage de la route n'amplifiera pas les problèmes au pourtour de la route, donc on a prévu des bassins de rétention qui vont faire en sorte que durant un certain temps, l'eau va être retenue dans ces bassins-là pour s'écouler lentement, progressivement dans le réseau, pour éviter les coups d'eau.

760

Donc ça l'a uniquement, la seule fonction, c'est pas pour drainer la planète, vous parlez du mont Bélair, écoutez, on est un peu loin du mont Bélair. Je pense pas que le bassin de rétention, il drainera pas le mont Bélair, je pense pas.

765

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs aurait un commentaire là-dessus?

770

PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:

Il existe un Règlement sur les carrières et sablières. Habituellement, le MTQ va déléguer à son mandataire les choix à faire au niveau de l'approvisionnement au niveau de ces matériaux-là. Donc c'est le mandataire qui choisit les endroits où il veut s'approvisionner en matériaux, mais il doit détenir une autorisation en vertu du Règlement sur les carrières et sablières du ministère.

775

PAR LA PRÉSIDENTE:

780

Ça va pour ce volet de votre question?

J'aurais une question supplémentaire. Est-ce que, concernant la Ville de Sainte-Catherine et la Ville de Saint-Augustin, est-ce que le projet en question est approuvé, rencontre les normes du plan d'urbanisme?

785

PAR M. PIERRE BOULANGER:

Pour Saint-Augustin, disons, c'est déjà prévu au Plan directeur d'aménagement et de développement. Ça a été identifié, ainsi qu'au schéma d'agglomération qui a été harmonisé avec les travaux que la Ville de Québec a faits entre 2002 et 2005 en matière de planification du territoire.

790

PAR LA PRÉSIDENTE:

795

Merci. Sainte-Catherine?

PAR M. MARTIN CAREAU:

Alors le plan d'urbanisme, les règlements d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine datent de 1991, alors ils sont en pleine révision pour l'adoption d'ici le mois de juin de nouveaux règlements.

800

Alors c'est sûr qu'en 91, ce projet-là était pas identifié au plan. Toutefois, si on regarde la portion de travaux qui se situe sur le territoire de Sainte-Catherine, il y a rien qui accroche au niveau de la réglementation, plan de zonage, lotissement ou autres.

805

PAR LA PRÉSIDENTE:

810 OK, merci. Pour revenir à votre question initiale concernant les trois (3) options, est-ce que vous vous sentez prête, madame Maryse Hamel?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

815 Je pourrais, oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

820 Si on résume un peu la question de monsieur Boucher, d'abord dans les trois (3) options, il y avait le statu quo, il y avait les deux (2) autres options.

Moi, je voudrais savoir, dans l'option du statu quo, pourquoi le statu quo ne rencontre pas vos objectifs?

825 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

830 Le statu quo peut pas rencontrer nos objectifs sur le plan de la sécurité, parce que quand on rénove l'intersection, on se trouve à faire en sorte de privilégier, d'améliorer la configuration de la route et dans cet effet-là, privilégier des vitesses plus élevées de chaque côté, à l'approche et à la sortie.

À ce moment-là, comme il y a des résidences de chaque côté, ça se trouve à faire des conflits plus importants et à avoir une influence sur la sécurité négative, on peut dire ça.

835 Je prendrais s'il vous plaît mon tableau sur les variantes!

PAR M. LUC BERGERON:

840 On comprendra, on l'a expliqué un peu hier, dans le statu quo, donc dans l'axe, on continuerait d'avoir demain matin douze mille (12 000) véhicules par jour, on va continuer d'avoir quarante (40) accès au kilomètre, on va continuer d'avoir, donc si on avait travaillé dans l'axe, on aurait dû maintenir douze mille (12 000) véhicules avec la circulation locale.

845 Donc ça répondait pas à notre objectif de sécurité, parce qu'à quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h), on aurait maintenu exactement les mêmes conditions pour la sécurité routière.

850 Ça répondait pas bien sûr à notre objectif de fonctionnalité, puisqu'on maintenait donc les conflits entre le local et le transit.

Ça répondait pas à notre objectif de qualité de vie, parce que les citoyens qui habitent dans l'axe auraient continué d'avoir douze mille (12 000) véhicules par jour.

855 De plus, dans l'axe, en fonction d'une route qui répond aux normes du ministère de 2007, on aurait dû exproprier tout un côté de la route, donc un côté ou l'autre. Donc vous comprendrez que les effets étaient assez considérables.

860 Et bien sûr, en termes de gestion de corridor, c'était absolument la mesure à proscrire. Donc on a rejeté, le comité technique a rejeté parce que ça répondait à aucun des objectifs qu'on s'était donnés au départ, donc sécurité, fonctionnalité.

PAR LA PRÉSIDENTE:

865 OK. Et puis sur le plan des objectifs qui auraient pu être atteints – ça, c'est les aspects négatifs – mais est-ce que ça rejoignait des aspects positifs?

PAR M. LUC BERGERON:

870 Aucun.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Bon, parfait.

875 **PAR M. LUC BERGERON:**

880 Il restait les deux (2) options de contournement, à l'ouest et à l'est, donc ça, on pourrait demander à madame Hamel d'indiquer un peu grosso modo quels étaient les impacts et en vertu de quoi on a choisi, en vertu de ces critères-là, le tracé actuel.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

885 Sur le plan de la sécurité, les deux (2) variantes avaient des niveaux de sécurité équivalente, alors on peut dire que ces deux (2) variantes qui prévalaient, qui étaient équivalentes sur le plan de la sécurité.

Par contre, sur le plan de la gestion des accès, on peut dire aussi que c'est deux (2) variantes qui avaient la même influence, sur le plan du milieu agricole et acéricole.

890 Par contre, la variante B avait des impacts plus négatifs que la variante C, dans le sens qu'elle séparait des terres agricoles en deux (2) et puis empêchait la desserte de ces terres-là, de façon intéressante.

Sur le plan du milieu bâti, il y avait...

895

PAR M. LUC BERGERON:

Bien essentiellement, si on regarde sur le tableau, on voit bien que le tracé B, il y aurait eu des maisons qui auraient eu une route en avant, une route en arrière. Donc tous ces résidents-là, on aurait probablement choisi de les exproprier, parce que pour eux, ça aurait été un environnement absolument épouvantable. Donc il y aurait eu une route faiblement circulée devant les propriétés et une route hautement circulée derrière leurs propriétés.

900

Donc au niveau humain, donc en termes d'impact humain, qualité de vie, ça veut dire que ces gens-là, on améliorerait en aucun cas leur situation, même on la rempirait. Donc ils auraient eu le même bruit qu'aujourd'hui, mais au lieu de l'avoir devant leurs propriétés, ils l'auraient eu derrière.

905

Donc en matière humain, ça a été rejeté.

910

PAR Mme MARYSE HAMEL:

Le nombre de résidences, pour le plan du sonore, c'est la variante C qui se trouvait avoir un impact plus positif sur le plan du nombre de logis.

915

Puis sur le plan du paysage, les deux (2) variantes avaient aussi un impact positif. Sur le plan de la modification du champ visuel, on peut dire que les deux (2) variantes, B et C avaient des impacts, tandis que la variante A avait pas d'impact, comme on changeait rien. Alors c'était plus positif. Il y avait pas d'impact à cet effet-là sur la variante A.

920

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Est-ce que je pourrais demander une précision sur la variante A, le statu quo?

925

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui, allez-y.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

930

Est-ce que dans la variante A, statu quo plus amélioré, est-ce que cette variante-là se compare aux aménagements qui sont faits plus au nord dans le secteur Sainte-Catherine, le secteur place Laurentienne par exemple où on a canalisé les fossés, puis on a pavé avec un élargissement, avec chaînes de rue, un aménagement semi-urbain qu'on pourrait appeler? Dans le secteur de Duchesnay, on a fait un peu la même chose.

935

940 Quand on arrive à Saint-Raymond, on entre dans une ville, puis on n'a pas contourné la ville, on pénètre dedans, puis on fait un aménagement qui respecte le milieu, mais qui fait en sorte aussi que l'automobiliste respecte aussi le milieu dans lequel il passe. Il est conscient qu'il passe dans une ville, il modère, un peu comme la même chose ici.

945 Est-ce qu'on a dans la variante statu quo, A, est-ce qu'on a prévu la même circulation à quatre-vingt-dix (90 km/h) ou si on a pensé à la mettre à soixante-dix (70 km/h), comme on fait au nord de Sainte-Catherine?

PAR LA PRÉSIDENTE:

Vous avez beaucoup de questions, là.

950 **PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:**

Oui, c'est pour préciser, là.

PAR M. LUC BERGERON:

955 Je vais y aller en étapes, parce que je voudrais répondre à chacune de ça.

960 Prenons la situation de Duchesnay. J'ai la circulation ici, Duchesnay, j'ai cinq mille trois cents (5300) véhicules par jour, ici on en a douze mille (12 000). Donc on voit qu'on a un milieu qui est un peu différent.

965 Il y a très peu de résidences, si on veut, je veux pas faire un qualificatif, mais il y a moins de résidences à Duchesnay, donc le milieu, on se retrouve sur la route de Fossambault dans le tronçon qui nous occupe ici, ce qu'on appelle dans notre jargon en zone périurbaine où l'automobiliste a pas l'impression qu'il arrive dans un village, bon.

970 Donc c'est pas du tout comme arriver à Sainte-Catherine ou arriver à Pont-Rouge où on sent qu'on est dans un milieu urbain, habité, comme vous avez dit, trottoirs, feux de circulation, etc.

975 Là, on est en zone périurbaine, en zone rurale qui faisait en sorte que l'automobiliste, la preuve, on l'a démontré hier, l'automobiliste qui arrive dans ce tronçon-là, il change aucunement sa vitesse. Il circule à cent kilomètres-heure (100 km/h), l'automobiliste perçoit pas qu'il rentre dans une zone habitée, une zone urbaine.

Je voudrais revenir sur la limite de vitesse, ça a été beaucoup questionné hier. Pourquoi on n'a pas diminué la limite de vitesse? Vous comprendrez que ça aurait pu être facile pour moi qui gère le réseau routier, ça aurait été la solution facile de dire, on va tout régler

980 nos problèmes, on va sauver douze millions (12 M\$), puis on va mettre soixante-dix kilomètres-
heure (70 km/h). Vous avez questionné ça.

985 On a déposé aujourd'hui à la Commission une étude qui a été faite par l'Université de
Sherbrooke, une étude toute récente, 2003-2005 qui a été déposée en 2006 où c'est
exactement le phénomène qui a été étudié. Donc par l'Université de Sherbrooke, ils ont utilisé
quarante (40) sites dans la province de Québec.

990 On utilisait jusqu'à récemment au ministère des études étrangères, des études ailleurs
où on disait, donc, c'est pas efficace de diminuer la limite de vitesse, les gens perçoivent pas
ça, donc l'Université de Sherbrooke a eu un mandat de recherche de la part du ministère qui a
duré sur deux (2) ans, et je vous fais grâce de l'étude, elle a été déposée aujourd'hui, c'est une
étude assez – je voudrais juste vous lire les conclusions, les trois (3) conclusions de l'étude!

995 "Les résultats révèlent que la vitesse moyenne, le quatre-vingt-cinquième centile et
l'écart type des vitesses pratiquées par les conducteurs n'ont pas changé à la suite de
l'abaissement de la limite de vitesse."

1000 Donc on a simulé quarante (40) sites en province où on a pris des vitesses de quatre-
vingt-dix (90 km/h), on les a ramenées à soixante-dix (70 km/h), cinquante (50 km/h) à trente
(30 km/h), soixante-dix (70 km/h) à cinquante (50 km/h). Donc le premier constat des quarante
(40) sites en province, une étude sur deux (2) ans, ça confirme exactement toute la littérature
mondiale, mais on l'a appliqué au Québec.

1005 Donc premier résultat, on dit "révèle que la vitesse moyenne, le quatre-vingt-cinquième
centile et l'écart type des vitesses pratiquées sur les conducteurs n'ont pas changé à la suite de
l'abaissement de la limite de vitesse".

On a ramassé exactement la même limite de vitesse, qu'on ait quatre-vingt-dix
(90 km/h) ou soixante-dix (70 km/h).

1010 On dit:

1015 "Seule la distribution des écarts types sera serrée, ce qui laisse supposer que les
conducteurs tentent de se rapprocher les uns des autres. Ce phénomène est d'ailleurs
corroboré par plusieurs résidents qui ont observé davantage de conducteurs ne respectant pas
les distances..."

1020 Donc l'impact que ça a eu, c'est que diminuant la vitesse, les gens ont circulé
exactement à la même vitesse qu'avant, sauf qu'ils se sont rapprochés les uns les autres parce
qu'ils ont vu soixante-dix (70 km/h), ils se sont sus délinquants.

La deuxième conclusion de l'étude:

"Cette étude révèle que plus la limitation de vitesse semble incohérente par rapport au confort que procure la route, moins elle est respectée."

1025 On a dit hier, peut-être douloureusement on s'y est mal pris, mais on a dit que quand l'automobiliste, dans sa tête, la circulation n'est pas crédible, pour lui, c'est une signalisation qui est incohérente.

1030 Donc l'étude a révélé qu'effectivement, les citoyens, pas les citoyens, les usagers qui se sont vus sur des routes sur lesquelles il y avait eu aucun aménagement, donc tout ce qu'on a fait, c'est qu'on a changé le panneau de signalisation de quatre-vingt-dix (90 km/h) à soixante-dix (70 km/h), la circulation est demeurée exactement à la même vitesse que sur le panneau de quatre-vingt-dix (90 km/h), malgré le fait qu'on était à soixante-dix (70 km/h).

1035 Maintenant, on dit:

1040 "À l'échelle des comportements de vitesse, tout se passe comme si les conducteurs plus lents accélèrent et les conducteurs rapides modèrent quelque peu leur vitesse. Ce rééquilibrage a donc eu peu d'effet sur la moyenne générale des écarts types. C'est aussi ce qui explique que la vitesse moyenne et le quatre-vingt-cinquième centile n'ont pas changé de façon significative avant et après l'abaissement de la limite de vitesse.

1045 "Selon les résultats obtenus, les vitesses se sont maintenues, indépendamment de la baisse de la limite affichée. On peut donc s'attendre à un taux élevé de contrevenants. À juste titre, le taux moyen de contrevenants a varié de façon générale entre cinquante-neuf (59 %) et quatre-vingt-dix-sept pour cent (97 %) pour une moyenne de soixante-seize pour cent (76 %)."

1050 Donc soixante-seize pour cent (76 %) sur certaines routes, on a eu quatre-vingt-dix-sept pour cent (97 %) de contrevenants. Donc on avait une limite de soixante-dix (70 km/h) ou cinquante (50 km/h) ou trente (30 km/h), puis quatre-vingt-dix-sept pour cent (97 %) des citoyens, des usagers étaient contrevenants.

Dernier résultat, c'est un résultat lié à la perception que les riverains ont eue:

1055 "Près de deux tiers ($\frac{2}{3}$) des riverains ont indiqué que le changement d'affichage s'est avéré inefficace à réduire la vitesse des conducteurs; un peu plus de la moitié des répondants ont mentionné que le changement de vitesse n'avait pas permis d'accroître la sécurité des lieux."

1060 Donc la conclusion de l'étude:

"La conclusion en est que le changement d'affichage s'avère inefficace à réduire les vitesses, notamment la moyenne et le quatre-vingtième centile. En effet, les tests auxquels on

1065 a eu recours ne révèlent aucun changement significatif entre les vitesses avant et après la baisse de la limite."

Conclusion aussi:

1070 "Il nous faut conclure que la baisse de vitesse affichée n'a aucunement contribué à améliorer la sécurité des routes. En ce sens, la perception des citoyens est assez juste, puisqu'ils estiment eux-mêmes non seulement que le nombre et la gravité des accidents n'ont pas changé, mais aussi que la sécurité des lieux ne s'est pas non plus améliorée."

1075 Donc on a déposé cet après-midi l'étude complète. Moi, j'ai juste le résumé, mais on a déposé l'étude complète de l'Université de Sherbrooke qui est une étude qui a été déposée en 2006, qui démontre un peu le débat qui a été fait hier en disant, on a juste à diminuer la limite de vitesse, puis on aurait réglé le problème.

1080 Bien moi, comme gestionnaire du réseau routier, on a plutôt tenté de prôner qu'il nous revenait de trouver une alternative technique, une reconstruction d'une route. Ce serait probablement plus efficace que de changer la limite de vitesse.

1085 Une chose aussi que je tiens à dire, c'est que moi, comme gestionnaire du réseau routier, je représente aussi les véhicules de transit qui sont souvent pas dans la salle. Les véhicules de transit, ils viennent pas aux réunions quand on travaille sur de refaire des tronçons. Habituellement, on va rencontrer les riverains, les voisins de la route.

1090 Mais moi, je représente aussi les douze mille (12 000) véhicules par jour qui circulent sur ce tronçon routier là qui sont pas des riverains. Et ces usagers-là qui sont mes clients, moi, ils me demandent de circuler à quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h), soir et matin, sept (7) jours par semaine, trois cent soixante-cinq (365) jours par année.

1095 Je comprends, et c'est le débat qu'on doit vivre comme gestionnaire du réseau routier, l'équilibre entre le riverain et le transit; et nous, par le projet qu'on a présenté ici, on a voulu justement rééquilibrer cette fonction-là en concentrant le trafic de transit sur une route de contournement et en sécurisant et en redonnant une qualité de vie aux riverains qui étaient actuellement dans l'axe.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1100 Oui, monsieur Boucher, vous avez eu une grande grande grande question, là!

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1105 Oui, j'ai eu un grand espace, et je vous en remercie madame la Présidente. C'est que je voudrais tout simplement préciser que dans la conclusion de monsieur Bergeron...

PAR LA PRÉSIDENTE:

Sans opinion!

1110

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Je voudrais pas montrer que moi, je minimise l'axe autrement dit A juste dans une signalisation. Je conçois que la recette, c'est pas de baisser la vitesse, je suis d'accord avec monsieur Bergeron, c'est pas ça la recette.

1115

Il y a un aménagement qui est proposé, important, de l'ordre de cinq millions (5 M\$) et plus, juste pour le réaménagement, même dans la partie A.

1120

Alors ce que je pose comme question, c'est pourquoi on n'a pas retenu ce qu'on a fait partout sur le tronçon?

On a eu des travaux importants de faits à partir de 87 dans le secteur Sainte-Catherine, et il y avait eu une proposition qui était de contourner, ça a été refusé par la ville, par la municipalité dans le temps.

1125

On voulait que ça demeure le réseau qui était construit actuellement, dans l'axe qui était là, volontairement, pour justement, mais on a privilégié une amélioration dans le tracé, parce que justement, la vocation que le ministère voulait lui donner, une route de transit, alors...

1130

PAR LA PRÉSIDENTE:

Bon, ça va. La Ville, est-ce que vous pouvez répondre, la Ville de Sainte-Catherine, pouvez-vous répondre à cette question?

1135

PAR M. MARTIN CAREAU:

En fait, la question, est-ce que vous pouvez répéter la question? Je comprends pas bien ce que monsieur Boucher veut savoir.

1140

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Ce que je veux savoir, c'est pourquoi on n'a pas choisi signalisation à soixante-dix (70 km/h), comme on l'a fait sur la 138, à plusieurs endroits, qui est une route nationale, on a plusieurs endroits à soixante-dix kilomètres (70 km/h) en dehors des zones urbaines, compte tenu des courbes, puis c'est une route nationale qui est, je pense, plus importante que la 367. Alors on a souvent des soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h).

1145

1150 Sur la 367, actuellement entre Québec puis Rivière-à-Pierre, on a plusieurs endroits où
c'est soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), et je pense que ça tient compte, et on n'a pas fait
d'aménagements aussi dispendieux que ce qu'on veut faire ici, là, on a aménagé, alors je
demande pourquoi on n'a pas fait ce choix-là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1155 Ça va, monsieur. Parce que le promoteur, monsieur Bergeron disait que c'est un choix
qui a été fait par le comité, et monsieur Boucher demande pourquoi vous avez retenu cette
option-là de contourner la route plutôt que de l'améliorer concernant soixante-dix kilomètres
(70 km/h)?

1160 **PAR M. MARTIN CAREAU:**

Vous parlez du tronçon à l'étude ce soir?

1165 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, oui.

PAR M. MARTIN CAREAU:

1170 J'ai de la misère à suivre, là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1175 Oui.

PAR M. MARTIN CAREAU:

1180 En fait, je pense que ce serait peut-être plus à monsieur Bergeron du ministère, en fait
les explications qui ont été données jusqu'à maintenant, je pense, moi, j'ai rien d'additionnel
finalement à vous donner, là.

PAR M. LUC BERGERON:

1185 Bien, je peux répondre! Tout simplement pour dire que oui, le ministère des Transports
réaménage, reconstruit des centaines de kilomètres de route par année, puis on fait pas
toujours des contournements.

1190 Oui bien sûr, on refait des routes, mais ici, on a un contexte très très très particulier.
Quarante (40) accès au kilomètre, c'est considérable, c'est considérable.

1195 C'est un des tronçons dans les dernières années que le ministère a reconstruits où il y a le plus d'accès, on l'a dit hier, on se retrouve avec un nombre d'accès quasi égal à un quartier résidentiel. Donc on comprendra qu'on est dans une situation qui peut pas être comparable à la route qui mène à Rivière-à-Pierre où on a une maison aux trois cents mètres (300 m) ou aux cinq cents mètres (500 m). Ici, on a quarante (40) accès au kilomètre.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1200 Monsieur Boucher, c'est assez.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1205 Non, c'est parce que là, il interprète mes propos, puis j'ai pas fait ça du tout.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1210 OK, mais c'est parce que ça fait une heure, là, je pense que vous avez eu un bon temps de question.

1215 Madame Hamel, hier, vous avez mentionné à ce sujet-là que c'était la route, le tronçon qui était le plus accidentogène dans la région de la Capitale nationale. Quand vous mentionnez la Capitale nationale, est-ce que vous pensez au territoire qui va jusqu'à Charlevoix?

PAR M. LUC BERGERON:

1220 Charlevoix, Portneuf...

PAR LA PRÉSIDENTE:

1225 Vous appuyez ce que vous dites, là, bon, avez-vous des chiffres?

PAR M. LUC BERGERON:

1230 Tout à fait.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1235 Vous allez les déposer, pas besoin de nous les donner tout de suite, parce qu'il faut passer à un autre participant!

PAR M. LUC BERGERON:

On les a déjà déposés.

1235 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui, mais en vertu de la Capitale nationale ou juste...

1240 **PAR M. LUC BERGERON:**

C'est la région de la Capitale nationale, Portneuf, Charlevoix, Ville de Québec et Parc des Laurentides.

1245 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait, on a compris.

1250

SYLVAIN TURMEL

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors j'appelle monsieur Sylvain Turmel. Merci beaucoup monsieur Boucher.

1255

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

Bonjour.

1260 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

1265

Bonsoir. J'aimerais ça qu'on mette le tracé avec les débits. Le tracé avec les débits qu'on parlait tout à l'heure, avant puis après.

Et puis de l'autre côté, les critères comme énumérés, les huit (8) critères.

1270

Moi, je suis touché par le nouveau tracé, dans le sens que c'est moi qui est propriétaire de la cabane à sucre. Je ne poserai pas ma première question là-dessus, OK.

1275

Je voudrais poser ma question surtout parce qu'il y a deux (2) questions pour moi qui n'ont pas été répondues auparavant, par madame Fiset, puis justement aussi par monsieur Boucher qui vient de discuter, dans le sens qu'il y a un tracé, OK, là, la portion que l'on discute, ça part de la "track" de chemin de fer à aller jusqu'au Grand-Capsa.

1280 On parle de limite de vitesse qu'on ne peut pas gérer avec des panneaux, on parle qu'il y a douze mille (12 000) par jour, DJME, puis madame la présidente a posé la question hier à plusieurs reprises sur la vitesse, puis elle a discuté des embouts, puis moi, ces embouts-là m'intéressent.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1285 Moi, ma question que j'avais posée, c'est comment, le fait qu'on accélère la vitesse, le transit, la fluidité par un détournement du trafic selon l'option privilégiée, qu'est-ce qui arrive à chaque extrémité?

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

1290 Effectivement. Puis j'arrive à ma question. Monsieur Paul-Guy Boucher a discuté justement de la 367, mais il a amené un élément que je n'avais pas hier, il a parlé de la 365 puis de la 369.

1295 Logiquement, OK, puis il a raison, monsieur, logiquement, c'est pas onze mille six cents (11 600) qu'il va y avoir sur le nouveau projet, parce que les gens vont dire oups, on va prendre celle-là, ça va plus vite, OK.

1300 C'est plus, on n'a pas à passer de maison, ça va être plus facile, donc là, ma question va porter justement sur ces embouts-là, OK!

1305 Au nord, je vais commencer par le nord, puis c'est peut-être la partie qui m'intéresse le moins, il y a une lumière à Sainte-Catherine, puis c'est pas entre Saint-Augustin puis Sainte-Catherine qu'on perd douze mille (12 000) véhicules, d'accord, puis il y a une lumière. Ça fait que là, j'arrive à ma question.

1310 Section sud, coin 3^e Rang, ça prend quinze (15) minutes le matin pour sortir de là, des fois, puis des fois ça prend cinq (5) minutes, OK. On m'a dit qu'on allait mettre un aménagement paysager pour ralentir les gens, j'espère que cet aménagement paysager là, je m'en servirai pas pour mettre des fleurs.

1315 Est-ce qu'on a pensé à quelque chose pour ça? Parce que là, supposons qu'on est en direction nord, puis j'arrive de la 40, puis je veux tourner sur 3^e Rang, j'ai les gens qui décident d'aller vers le nord, ils passent par le côté droit de la rue, moi je suis du côté gauche, il y a une flèche. Les gens qui descendent, ils ont un accès; eux, ça double.

Si je vous dis que dans la dernière année seulement, il y en a pas quatre (4) personnes qui sont arrivées face à face avec moi, dont une fois le gars a arrêté à dix pieds (10 pi) devant moi, puis les deux (2) autres fois, il a réussi à se retasser, puis une autre fois, c'est moi qui s'est

1320 tassé. Puis c'est des choses qui arrivent régulièrement. Parlez-en à ceux, ils ne sont peut-être pas nécessairement ici, mais hier, il y en avait ici, puis ça leur arrive.

Est-ce que vous avez prévu autre chose que des plantes dans cette intersection-là?

1325 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Ça va, parfait. Monsieur Bergeron.

PAR M. LUC BERGERON:

1330

J'ai deux (2) réponses à donner parce qu'il y a eu plusieurs questions, là...

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

1335

Il y a une question, je parle...

PAR M. LUC BERGERON:

1340

Tout à l'heure, le représentant de la municipalité, je pense qu'il a donné une bonne réponse, là. Madame la Présidente, le tracé a trois point sept kilomètres (3,7 km). La vitesse moyenne actuelle des usagers de la route sur ce tracé-là est quatre-vingt-quinze-quatre-vingt-dix-sept-quatre-vingt-dix-huit kilomètres-heure (95 km/h-97 km/h-98 km/h).

1345

Dans le tracé qu'on vous propose, on croit que la vitesse moyenne des usagers de la route va être quatre-vingt-quinze-quatre-vingt-dix-sept-quatre-vingt-dix-huit kilomètres-heure (95 km/h-97 km/h-98 km/h). Les gens vont sauver trois (3) secondes, quatre (4) secondes sur le tracé de trois point sept kilomètres (3,7 km), est-ce que vous pensez que ce trois-quatre (3-4) secondes là qui va être sauvé, qui va faire en sorte qu'on va drainer toute la circulation de Portneuf sur la 367? Non.

1350

Vous savez, des habitudes de conduite, je vais vous donner un exemple qu'on vit à tous les jours. On a construit il y a trois (3) ans l'autoroute 40, il y avait dix-huit (18) chantiers. On a fait une publicité pour dire aux gens, prenez donc la 20, ça va aller mieux, il va y avoir moins de trafic. On a rencontré sur nos statistiques une différence de mille (1000) véhicules sur cent mille (100 000) véhicules par jour.

1355

Donc les gens, lorsqu'ils ont une habitude de prise, lorsque c'est leur tracé, ça prend beaucoup beaucoup beaucoup de modifications à la géométrie puis à l'environnement de la route pour changer leurs habitudes.

1360

Et le nouveau tracé, oui, il va être plus sécuritaire, mais il n'a pas une fonction d'être plus fluide, dans le sens qu'on circulera pas à cent cinquante kilomètres-heure (150 km/h) parce

1365 que ça va être droit, ça va être mieux aménagé, pas du tout. Les gens vont circuler à la vitesse, on l'a dit tout à l'heure, à la vitesse où ils vont se sentir confortables et ça va être proche de cent kilomètres-heure (100 km/h) ou quatre-vingt-quinze-quatre-vingt-dix-sept (95 km/h-97 km/h), comme ils le sont aujourd'hui dans le tracé actuel.

1370 Donc c'est pas la route qui va faire en sorte que les gens vont tous vouloir aller circuler sur cette route-là parce qu'ils vont sauver du temps.

1375 Pour ce qui est des aménagements, on l'a expliqué hier, c'est la géométrie de la route sur laquelle, qu'on a déposé, qui va faire en sorte que notre objectif, c'est une route de transit, la définition d'une route régionale, c'est une route de transit, et notre objectif, c'est pas que les gens circulent dans le nouveau tracé à cinquante kilomètres-heure (50 km/h). Notre objectif, c'est que les gens circulent dans le nouveau tracé à quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h).

1380 Donc on a prévu des aménagements qui vont faire en sorte qu'on va rétrécir le champ visuel, on va rétrécir la chaussée, donc sous le viaduc de la rue Notre-Dame, lorsqu'on va avoir l'intersection pour tourner à gauche sur l'avenue Notre-Dame, on s'est organisé pour avoir, pour s'assurer qu'on aura une seule voie de circulation avec une voie de virage à droite et une entrée par la bretelle à droite, qui va faire en sorte que le champ visuel de l'utilisateur va être rétréci et il va adapter sa vitesse à l'environnement qu'il va avoir devant lui, et on pense que ça va le sensibiliser à rouler pas plus que quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h).

1385 Notre objectif, c'est pas qu'il roule à cinquante (50 km/h). Notre objectif, c'est qu'il respecte la limite de vitesse, et c'est comme ça qu'on a tracé, c'est comme ça qu'on a aménagé, qu'on veut aménager la route.

1390 Donc je parlais hier à la hauteur du Grand-Capsa que l'une des façons, bien sûr on a fait une intersection avec une voie de virage à gauche, etc., mais une des fonctions qu'on donne aussi à l'aménagement paysager, c'est pas juste une fonction d'esthétisme, c'est aussi une fonction géométrique. On veut que le champ visuel de l'utilisateur soit rétréci qui fasse en sorte qu'il sente qu'il rentre dans un entonnoir, qui fait en sorte qu'il va ralentir.

1395

PAR LA PRÉSIDENTE:

OK. Maintenant, je vais poser une petite question.

1400 Vous avez soulevé le problème de Notre-Dame, dans le PR3.1, page 19, vous dites que:

"Pour toutes les intersections analysées, le niveau de service global actuel est bon et correspond à un temps moyen inférieur ou égal à cinq (5) secondes par véhicule."

1405

Alors qu'à la page 21, vous dites que:

"Le temps d'attente moyen sur le chemin Notre-Dame, virage à gauche, déterminé lors des relevés de mai 2004 est de l'ordre de vingt-sept (27) secondes."

1410

Qu'est-ce qu'il en est exactement à ce tronçon-là? Pouvez-vous présenter brièvement les niveaux de service?

Je vais revenir à votre question tout à l'heure, je vous ai pas oublié.

1415

PAR M. LUC BERGERON:

Oui, on va demander à Marcel Gagné de répondre à cette question.

1420

PAR LA PRÉSIDENTE:

Ça va nous amener à la question de l'embout.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1425

Madame la Présidente, sur la figure que j'ai, effectivement au niveau du chemin Notre-Dame, le niveau de service, pour ceux qui sont sur la route 367 direction sud, présentement, et qui veulent tourner du côté gauche, c'est un niveau de service A parce qu'il y a pas de conflit.

1430

Pour ceux qui proviennent du chemin Notre-Dame et qui veulent avoir accès sur la 367 direction nord, c'est un niveau de service B, parce qu'il n'y a pas non plus trop trop de conflits.

Mais le gros conflit qu'on regarde présentement, c'est du côté direction, le virage à gauche, c'est à ce moment-là qu'on a un niveau de service de niveau C.

1435

Ce niveau de service là, c'est un niveau, je crois que c'est un temps d'attente environ entre dix (10) et trente (30) secondes, de mémoire.

On a fait, comment je pourrais dire, un recensement, un test vidéo, puis on a constaté effectivement dans un relevé ponctuel, un relevé de douze (12) heures, puis au niveau de l'heure de pointe, effectivement le niveau de service était encore au niveau de C présentement pour les virages à gauche à partir de la rue Notre-Dame.

1440

Dans la nouvelle configuration, il y en aura plus de problème de ce côté-là, vu que les gens qui proviennent du chemin Notre-Dame et qui veulent tourner à gauche ne pourront pas accéder directement par la petite bretelle, le chemin tout droit. Ils vont être obligés de prendre l'ancienne route 367, prendre la bretelle et descendre directement dessus.

1445

1450 Donc dans un sens, il y en aura plus de problème au niveau de l'accès pour les virages à gauche.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1455 Avez-vous des niveaux de service sur tout le tronçon?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

 Pour les trois (3) intersections. Oui, c'est dans l'étude.

1460 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

 OK.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1465 Ça, c'était pour la situation actuelle, si on peut dire. Dans le futur, les niveaux de service vont être à peu près les mêmes de toute façon, parce qu'ailleurs, on n'a pas ce genre de problématique là.

1470 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

 Merci. On revient à votre question!

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

1475 Justement, moi, ma question portait non pas sur ni une ni l'autre de ces trois (3) intersections-là. Ma question portait sur l'embout sud, OK.

1480 Monsieur Bergeron a dit tout à l'heure à monsieur Paul-Guy Boucher que l'option de garder la même emprise apporterait une augmentation de la vitesse qui est déjà à quatre-vingt-dix (90 km/h). Il l'a dit tout à l'heure.

 Comment se fait-il que si on fait la voie de contournement actuelle, ça n'augmenterait pas la vitesse?

1485

PAR M. LUC BERGERON:

1490 Parce que si on avait, dans l'option où on aurait reconstruit l'axe – actuellement, la route actuelle, c'est des voies de circulation de trois virgule cinq mètres (3,5 m), des accotements très très restreints, des fossés.

1495 Si on avait reconstruit une nouvelle route en fonction des normes d'aujourd'hui, on aurait eu des voies de circulation de trois virgule sept mètres (3,7 m), des accotements larges et des fossés loin de la route, ce qui fait en sorte que le champ visuel de l'utilisateur – aujourd'hui, les gens circulent à cent kilomètres-heure (100 km/h). Donc si on élargit les voies, on élargit les accotements, parce que les maisons sont relativement éloignées du chemin, on aurait pu faire, donc forcément, la perception de l'utilisateur étant qu'une route est plus confortable, plus sécuritaire, forcément ça aurait eu comme effet d'augmenter la vitesse.

1500 Parce que sur l'axe actuel, on aurait probablement pas pu faire les aménagements qu'on peut faire dans le tracé futur, parce que c'est une route neuve sur laquelle il y a aucune entrave.

1505 **PAR M. SYLVAIN TURMEL:**

OK, donc je comprends, si on élargit la route, les gens vont augmenter la vitesse; si on la change de place, puis c'est encore une autoroute, ils vont garder la même vitesse, c'est ça que vous me dites? Je le comprends pas.

1510 Est-ce qu'il y a des gens qui comprennent là-dessus, là?

PAR LA PRÉSIDENTE:

1515 Écoutez, pas de manifestation s'il vous plaît. Vous portez la question à moi et je la dirige.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

1520 Est-ce que vous comprenez, madame la Présidente?

PAR LA PRÉSIDENTE:

Je reporte la question à monsieur Bergeron, merci.

1525 **PAR M. LUC BERGERON:**

1530 Si j'ai une route rectiligne, sans aucune résidence, sans aucun accès, est-ce que vous pensez que les gens circulent à cent cinquante kilomètres-heure (150 km/h)? Non. Les gens circulent à une vitesse confortable, puis ils savent que la limite de vitesse est quatre-vingt-dix (90 km/h), ils vont circuler à cent kilomètres-heure (100 km/h). C'est tout ce que je dis.

Dans la nouvelle route, si on avait construit la nouvelle route dans l'axe de la route actuelle, ce que ça aurait eu comme effet, c'est d'avoir une route qui aurait été plus large, les accotements plus larges, pavés, les fossés éloignés de la route, ça aurait eu pour effet que les

1535 gens, au lieu de circuler à quatre-vingt-quinze-quatre-vingt-dix-sept kilomètres-heure (95 km/h-97 km/h), auraient pas circulé à quatre-vingt-sept kilomètres-heure (87 km/h), ils auraient circulé probablement à cent-cent deux-cent trois (100 km/h-102 km/h-103 km/h). C'est tout ce que je dis.

1540 Ils auraient pas circulé à cent cinquante (150 km/h), ils auraient circulé à une vitesse, puis lorsqu'on combine cette vitesse-là avec quarante (40) accès au kilomètre, c'est accidentogène.

1545 Alors que dans la route actuelle, sans aucun accès résidentiel, tout ce qu'on dit, c'est que ça va circuler probablement aussi vite que dans l'axe actuel, si on avait reconstruit la route, sauf qu'il y aura plus de conflit. C'est tout ce qu'on dit.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1550 Avez-vous votre deuxième question?

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

1555 Non. Je pense que l'autre question était peut-être personnelle.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Mais si vous voulez tout à l'heure revenir, vous êtes à l'aise de vous réinscrire.

1560

JOCELYNE GAGNÉ-JOBIN

PAR LA PRÉSIDENTE:

1565

Madame Jocelyne Gagné-Jobin. Bonsoir.

PAR Mme JOCELYNE GAGNÉ-JOBIN:

1570 Bonsoir. Ma question paraît peut-être banale par rapport aux autres, mais pour nous autres, ça ne l'est pas. On est indirectement touché, on demeure dans le 3^e Rang Ouest, puis on est les propriétaires d'une érablière qui est située au nord-est de la 367 et à l'hiver et au printemps, le seul moyen pour y accéder, c'est en motoneige.

1575

Le plan, le projet, pas parce qu'on le conteste, mais quand on le regarde, il y a un terre-plein dorénavant, il y aurait un terre-plein, puis pour nous autres, on pourrait plus accéder à

notre bien dans la montagne qui est situé au nord-est. C'est ça, c'est notre question, est-ce que vous avez pensé à quelque chose?

1580 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait, bonne question. Monsieur Bergeron.

1585 **PAR M. LUC BERGERON:**

Voici! Le ministère, on a dit que l'objectif principal et prioritaire de ce réaménagement-là, c'était la sécurité routière. Il faut savoir que les deux tiers ($\frac{2}{3}$) des accidents mortels liés aux véhicules hors-route, motoneiges, quads, etc., sont situés dans des zones où il y a pas de piste de motoneige, donc en terrain privé. Les deux tiers ($\frac{2}{3}$) des accidents mortels.

1590

Donc évidemment, le ministère des Transports privilégie, et c'est ce que le gouvernement a décidé dans la dernière politique sur les véhicules hors-route, il a confié le mandat aux régions, dans la région de la Capitale nationale, c'est le CRÉ, le CRÉ de la Capitale-Nationale, le Conseil régional des élus, d'établir un réseau régional de circuit de motoneige et un circuit régional de quad, de véhicules quatre (4) roues.

1595

Donc il va revenir au CRÉ d'établir un réseau régional, et le ministère est un partenaire actif dans l'identification et dans la gestion future de ces circuits régionaux là qui vont être des circuits qui vont être connectés aux autres régions, etc.

1600

Donc il est clair que le ministère des Transports, en fonction de ce que je vous ai dit en préambule, que les deux tiers ($\frac{2}{3}$) des accidents mortels au niveau des véhicules hors-route est lié à la circulation hors-piste, il est clair que le ministère des Transports privilégie la circulation sur des circuits balisés, normalisés, etc.

1605

Donc pour répondre à la question, non, nous n'avons pas prévu des passages pour les propriétés, sur les gens qui voudraient circuler hors-piste. Nous trouvons qu'avec une circulation de douze mille (12 000) véhicules par jour, c'est une situation que nous ne pouvons pas, que nous voulons pas cautionner, considérant que notre objectif, c'est la sécurité routière.

1610

Maintenant, on est tout à fait d'accord pour tenter de voir, avec les différents usagers, mais nous ne traiterons pas chaque usager de façon individuelle, vous comprendrez que notre objectif, c'est de tenter de trouver des solutions qui satisfont le plus possible certaines personnes, le plus grand nombre de personnes.

1615

On peut tenter de regarder ce qu'on pourrait faire aux extrémités, donc au 4^e Rang, au rang Grand-Capsa, mais il est clair que notre volonté, c'est pas de permettre à chaque citoyen qui décide d'utiliser sa motoneige, de passer partout sur notre route. C'est une route sur laquelle il y a une pente importante, on a parlé de huit pour cent (8 %), sur laquelle il y a

1620 beaucoup de circulation et qu'on veut absolument maintenir notre bilan routier. On s'est donné comme objectif de diminuer les accidents de cinquante pour cent (50 %), on voudrait pas qu'il vienne ternir par le fait qu'il y a des véhicules hors-route qui, pour toutes sortes de raisons, auraient des accidents sur une route qui est fortement circulée.

1625 Donc la réponse, c'est qu'on n'a pas prévu de passage pour des véhicules à titre privé sur des terres privées.

1630 Si jamais le CRÉ décidait que, pour toutes sortes de raisons, il y aurait une piste régionale, un circuit régional qui pourrait passer à proximité, on pourrait regarder comment on pourrait aménager le tout de façon sécuritaire, mais pour le moment, on n'en a pas prévu.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1635 Et-ce que vous accepteriez de rencontrer madame Gagné-Jobin dans le cadre...

PAR M. LUC BERGERON:

1640 Tout à fait. Comme on le fait régulièrement pour nombre de citoyens, puis on tente de regarder avec eux les façons les plus sécuritaires d'utiliser nos carrefours, nos intersections. On a des critères très précis en termes de visibilité et de sécurité, mais il y a aucun problème, on peut vous rencontrer.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1645 Alors on va vous suivre là-dessus.

Madame Jobin, avez-vous une deuxième question?

PAR Mme JOCELYNE GAGNÉ-JOBIN:

1650 Non, c'était ça. Parce que la remarque, oui, on y va dans les sentiers, mais là, c'est personnel, donc on peut pas emprunter un sentier puis faire passer une "trail" pour qu'on se rende personnellement à notre...

1655 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors je comprends que vous allez rencontrer monsieur Bergeron?

PAR Mme JOCELYNE GAGNÉ-JOBIN:

1660 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1665 Merci beaucoup madame.

 Alors c'est le temps de la pause, puis on va revenir dans quinze (15) minutes, c'est-à-dire à vingt et une heures quinze (21 h 15)!

1670

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1675

**REPRISE DE LA SÉANCE
LAURIER CÔTÉ**

PAR LA PRÉSIDENTE:

1680

Alors je demanderais à monsieur Laurier Côté. Bonsoir monsieur Côté.

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

1685

Bonsoir madame la Présidente. Je vais tenter d'être succinct dans mes deux (2) questions. Essentiellement, c'est des informations complémentaires que j'aimerais avoir.

1690

Je suis pas familier avec tout ce qu'on entend depuis deux (2) jours, mais on a parlé du critère accidentogène de la route 367, j'aimerais, sans avoir trop de détails, j'aimerais comprendre un peu ce critère, accidentogène, comment il est fabriqué.

1695

Et on l'applique essentiellement dans ce cas-ci à la région de la Capitale nationale, mais j'aimerais, sachant que la région de la Capitale nationale est composée surtout d'un réseau autoroutier, j'aimerais avoir comme un portrait plutôt provincial, quel est le palmarès des tronçons de route ou des routes accidentogènes au Québec et où se situe la 367 dans ce palmarès?

PAR M. LUC BERGERON:

1700

Madame la Présidente, je peux pas donner l'information, je suis le directeur de la Capitale-Nationale.

1705

J'ai tenté d'expliquer hier que la route 367, c'est une route sous la responsabilité de la Direction de la Capitale-Nationale et il nous revient de prioriser les interventions autres que sur les grands axes autoroutiers, ce qui fait en sorte que c'est ce qui a été établi ici à l'étude d'impact.

1710

C'est que la route 367, c'est parmi toutes les routes régionales de la Direction de la Capitale-Nationale le tronçon le plus accidentogène, dans le sens où c'est le tronçon où il y a le plus d'accidents au kilomètre.

1715

Donc oui, bien sûr, la Ville de Québec, il y a beaucoup de réseaux autoroutiers, mais la région de la Capitale nationale, on parle de Charlevoix, on parle de Portneuf. La grande grande majorité du réseau routier de Portneuf est constitué de routes régionales, donc on connaît tous la 365, la 367, la 369, la 354, ce sont toutes des routes régionales, au même titre que le réseau de Charlevoix, donc la 362, la 381, etc. Donc ça, c'est du réseau régional.

Donc parmi toutes les routes régionales de la Direction de la Capitale-Nationale, c'est la 367 qui a le taux d'accidents le plus élevé, dont quatre-vingt-dix (90) accidents sur trois point sept kilomètres (3,7 km), de 2003 à 2005, ce qui est considérable.

1720

C'est de beaucoup supérieur par exemple à la route 175 à Stoneham qui a fait l'objet d'une audience publique l'an dernier et où on avait des taux d'accidents inférieurs à une route régionale comme ici.

1725

Par contre, c'est une route, on l'a dit hier, la 367 est une route sur laquelle il passe beaucoup beaucoup de circulation, on parle de douze (12 000) à treize mille (13 000) véhicules par jour l'été contre quatre (4000) à cinq mille (5000) dans Stoneham.

1730

Donc c'est une route, on l'a dit hier, qui a deux (2) vocations, une vocation de transit, puis une vocation de desserte d'un important réseau récréotouristique et touristique, ce qui fait en sorte que cette combinaison-là en a fait une route la plus accidentogène de la Direction de la Capitale-Nationale.

1735

Maintenant, si vous me demandez de comparer par rapport à toutes les routes du Québec, je ne peux pas vous donner l'information.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1740

Est-ce que vous pourriez les donner ultérieurement par écrit?

PAR M. LUC BERGERON:

1745

Ce serait très difficile, il faudrait écrire aux quatorze (14) directions régionales, parce que ce type d'information là appartient à chacune des directions territoriales, et il faudrait écrire à chacune des directions régionales, leur demandant de nous envoyer dans chacune des régions leur réseau régional, tronçon par tronçon le taux d'accidents, ce qui serait fort important comme analyse.

1750

Je peux vous donner, on peut vous donner la région de la Capitale nationale; maintenant, aller m'engager à prendre la province, là, je pourrais pas faire ça ce soir.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1755

Est-ce que vous avez une région que vous privilégiez dans la province à part de la Capitale nationale?

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

1760 Je comprends mal, parce qu'on me dit que c'est la route la plus accidentogène, on se compare à rien, on se compare à...

PAR LA PRÉSIDENTE:

1765 Il dit de la Capitale nationale, de la région.

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

1770 Oui, mais la 175, c'est sûr que c'est pas comparable, c'est une route interrégionale où est-ce que c'est sur des grandes distances. Alors qu'ici, c'est plus une route de transit. On n'a pas de comparable.

1775 Je comprends mal qu'on n'ait pas cette information et savoir, parce que là, dire que la route 367, c'est la plus – donc on grossit le problème, on n'est pas capable de relativiser les choses avec des choses comparables.

En tout cas, j'aurais aimé avoir l'information. C'est pas aucunement au bureau du ministre, le ministre n'a pas cette information-là? Ça me paraît improbable que cette information-là soit pas disponible.

PAR M. LUC BERGERON:

Je vous ai donné ma réponse.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1785 Monsieur Bergeron, est-ce que vous pouvez faire une comparaison de route régionale d'une autre région à part de la vôtre?

1790 Qu'est-ce que vous aimeriez, quelle région vous préféreriez peut-être?

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

1795 Bien, je sais pas, on entend souvent que dans la Beauce, il y a des morts à toutes les semaines quasiment sur les routes, sur certaines routes régionales.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Vous pourriez peut-être demander...

1800 **PAR M. LAURIER CÔTÉ:**

Donc est-ce qu'on a des comparables?

1805 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Pour une région?

PAR M. LUC BERGERON:

1810 Je peux pas m'engager à vous donner l'information. Je peux pas passer une commande à la Direction de Chaudière-Appalaches en disant, mettez un professionnel deux (2) semaines, trois (3) semaines, pour établir – je peux pas passer une commande à mon voisin.

Je peux regarder ce qu'ils ont, je peux pas m'engager.

1815

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

Je pose la question, parce qu'on aménage une route ici sous le critère que c'est une route qui est très accidentogène, alors que d'autres routes, elles sont nombreuses au Québec où est-ce que le taux, ce critère accidentogène là est probablement beaucoup plus élevé, et le ministère des Transports ne fait pas d'intervention probablement, ça fait que j'aurais aimé...

1820

PAR LA PRÉSIDENTE:

1825 Est-ce qu'on pourrait aussi...

PAR M. LUC BERGERON:

Je n'ai pas l'information, mais je peux vous donner par mon expérience personnelle, des tronçons de routes régionales avec quatre-vingt-dix (90) accidents en trois (3) ans, je pense qu'on peut les compter sur les doigts de la main dans la province.

1830

PAR LA PRÉSIDENTE:

1835 Est-ce qu'on pourrait avoir la comparaison avec une route comparable?

PAR M. LUC BERGERON:

Bien, je peux vous donner toutes les routes régionales de la Direction de la Capitale-Nationale.

1840

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que ça vous satisferait?

1845

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

Bien, c'est pas comparable.

1850

PAR M. LUC BERGERON:

Bien, vous allez être surpris, il y en a pas mal! Je gère seize cents kilomètres (1600 km) de réseau, c'est pas toutes des autoroutes. Le réseau autoroutier, c'est une minorité parmi le réseau que je gère.

1855

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

Je vais passer à la question suivante.

1860

PAR LA PRÉSIDENTE:

J'aurais une petite question supplémentaire.

Quand vous dites qu'il y a des taux critiques, comment ils sont construits, ces taux critiques là?

1865

PAR M. LUC BERGERON:

Les taux critiques, c'est une moyenne provinciale qui est mesurée à partir d'un taux critique d'intersections comparables et de tronçons, de sections droites comparables.

1870

Donc c'est un travail ministériel qui fait en sorte que chaque intersection, en fonction des accidents qu'on connaît des dernières années, il y a un taux critique pour des intersections, mais c'est pas une donnée, donc c'est pour ça que chaque intersection est relativisée par rapport, le taux d'accidents à cette intersection-là par rapport à une donnée type qu'on appelle un taux critique.

1875

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'on pourrait avoir une ventilation des composantes?

1880

PAR M. LUC BERGERON:

Bien, vous l'avez dans l'étude d'impact.

1885 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Qui définit le taux critique?

1890 **PAR M. LUC BERGERON:**

Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1895 OK. Parfait, tableau, on va répéter un petit peu plus fort, tableau 2.8 page 22.

Une autre question, concernant le plan de transport, vous dites que dans votre étude d'impact, que c'est majeur, qu'il faut s'attaquer à la rénovation de ce tronçon-là, pas la rénovation, mais à la solution.

1900

Est-ce que dans le Plan de transport de la Capitale nationale, il me semble qu'à ma mémoire, on mentionne pas cette priorité de la route 367! À ma mémoire, je sais pas si je me trompe, mais on en parle dans le plan de transport, Plan d'action de Portneuf.

1905 **PAR M. LUC BERGERON:**

Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1910

Mais pourquoi, si c'est si important que ça, puis vous faites la relation entre la Capitale nationale, vous dites que c'est le petit bout le plus accidentogène de la région de la Capitale nationale, pourquoi que c'est pas mentionné dans le Plan de transport de la Capitale nationale, puis qu'on est obligé de s'appuyer sur le Plan d'action de Portneuf?

1915

PAR M. LUC BERGERON:

Parce que le Plan de transport de la Capitale-Nationale, le Plan de transport de l'agglomération de la Capitale-Nationale, ce n'était pas le plan de transport de Québec. C'était le plan de transport rive nord-rive sud. Ça, c'est un exercice qui a commencé en 1991, qui prenait donc en compte essentiellement la RMR de l'agglomération de Québec, donc qui prenait en compte la ville de Québec, quelques MRC au pourtour et la rive sud du fleuve.

1920

Ce qui fait en sorte qu'il y a des zones périphériques à la RMR de Québec qui ont été oubliées, qui ont été moins traitées, et la MRC de la Jacques-Cartier était l'une de ceux-là, ce qui a fait que lorsqu'on a réalisé le Plan de transport de Portneuf, il a été décidé d'intégrer la

1925

préoccupation de transport de cette MRC, parce que ça avait été oublié. Parce qu'à l'époque, on avait surtout focussé sur la ville de Québec et la ville de Lévis.

1930 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

Si je peux juste ajouter que c'est un lien aussi, la 367, vers Portneuf, alors ça faisait du sens d'intégrer dans le Plan de transport de Portneuf les éléments...

1935 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Ah ça, c'est certain, ça se justifie. Ça s'explique, pardon. Mais ce que je comprenais pas, c'est le manque de justification au niveau de la Capitale nationale, mais je pense que vous venez de préciser. Merci beaucoup.

1940 **PAR M. LUC BERGERON:**

1945 Madame Bigué, j'aimerais ça rajouter une information. Ceux qui ont suivi l'actualité ont vu hier qu'on a annoncé l'année de sécurité routière, et le ministre des Transports a déposé le bilan de sécurité routière provincial et malheureusement, il a été démontré que le bilan de sécurité de la région de Québec était un bilan très négatif, parmi les pires de la province.

1950 Vous allez comprendre que le projet de la réfection de la 367 s'inscrit dans cette volonté qu'on a d'améliorer le bilan de sécurité routière qui a été décrié hier comme celui de la Capitale nationale comme un des pires de la province.

1955 Donc c'est par des gestes comme le réaménagement de la 367 qu'on veut essayer d'améliorer ce bilan-là. On a dit hier qu'on a eu trente-quatre (34) victimes, ce qui est un chiffre important, et c'est en fonction de projet comme ça qu'on va tenter d'améliorer le bilan de sécurité routière de la région de la Capitale nationale qui est déjà très négatif.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1960 Sur ce sujet, monsieur Bergeron, vous mentionnez qu'il y a eu un communiqué ministériel, est-ce que le communiqué a été fait à partir de données globales de la province?

PAR M. LUC BERGERON:

Oui.

1965 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors est-ce qu'il y a pas moyen de regrouper les données pour satisfaire la question du citoyen ici, monsieur Côté?

1970 **PAR M. LUC BERGERON:**

Parce que, en tout cas, de la façon dont l'étude est faite, quand on dit le tronçon routier le plus accidentogène de la région, c'est que nous, on a étudié le réseau en fonction de tronçons. J'ai pas pris toute la 138 de Montréal à aller jusqu'à Baie-Comeau pour établir la donnée.

1975

C'est qu'on a segmenté notre réseau en segments homogènes, et chaque tronçon a été analysé en fonction des risques des accidents. Si je demande la même chose à mes collègues des autres régions, ils vont devoir faire la même chose, c'est-à-dire tronçonner toutes les routes d'une région par tronçon.

1980

Donc moi ici, là, j'ai pas pris la 367 de Saint-Augustin jusqu'à Rivière-à-Pierre, j'ai pris le tronçon, j'ai tronçonné tout le réseau routier de la région en tronçons homogènes d'un village à l'autre, etc., et c'est à partir de ça qu'on a pu établir que la route qui était la plus difficile en termes d'accidents, c'était le tronçon de la 367, et c'est à ça qu'on s'est attaqué dès 1998.

1985

Donc si je demande la même chose à mes collègues, c'est un travail très très très important, et vous seriez déçu si je disais, je passais une commande, puis vous receviez des chiffres d'axes complets de, je sais pas, moi, de Jackman jusqu'à Lévis. Ça vous donnera pas grand-chose à savoir que sur cet axe-là, il y a eu soixante-dix (70) accidents.

1990

Ici, là, je parle de quatre-vingt-dix (90) accidents sur un tronçon de trois point sept kilomètres (3,7 km), comprenons-nous! Je parle pas de Montréal à Québec. Je parle de trois point sept kilomètres (3,7 km) dans lequel il y a eu quatre-vingt-dix (90) accidents en trois (3) ans. C'est de ça dont on parle.

1995

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

Oui, mais on n'est pas capable de comparer à rien. On n'a pas de chiffres par rapport à d'autres régions.

2000

PAR M. LUC BERGERON:

Oui, j'ai dit que je suis capable de vous donner tout le réseau. Je pense que j'ai un réseau qui est comparable à ce qui se passe ailleurs, là.

2005

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

Je vais passer à ma question suivante, parce que d'autres intervenants veulent aussi poser des questions.

2010

2015 Madame la Présidente, moi en fait, je suis un humble citoyen dans tout ça, préoccupé par contre par les questions d'aménagement du territoire. Et le constat de ce que moi je fais, j'ai assisté à la séance d'hier, celle d'aujourd'hui, et moi, un peu ce que je constate, c'est que c'est pas tant le problème de configuration de la route que le volume de débit de véhicules qui est la problématique, c'est le fait que des riverains ont choisi il y a vingt-vingt-cinq-trente (20-25-30) ans de s'installer sur le bord d'une route qui est une route de transit.

2020 Et maintenant, on se rend compte que ces gens-là ont peur pour leur sécurité, et le fait qu'il y a plein d'accès, monsieur Bergeron a insisté beaucoup sur le fait qu'il y avait un nombre d'accès important sur ce tronçon de route là.

2025 Donc là, on est en train de corriger une erreur d'aménagement du passé qui va coûter cher, dix (10 M\$) à douze millions (12 M\$). Donc ça revient, pour chacun des riverains, les contribuables comme j'en suis un, bien, on va payer au-delà de cent mille dollars (100 000 \$) par riverain pour redonner une qualité de vie à ces gens-là et améliorer un peu la sécurité routière.

2030 Moi, donc il y a une vision à un moment donné qu'on n'a pas eu comme société, et je transpose ça dans vingt (20) ans. Dans le sens que, comme l'a dit un intervenant précédent, sûrement que le volume de véhicules va augmenter encore sur certains tronçons de cette route-là, et ce que j'ai compris aussi hier, c'est que la Municipalité de Sainte-Catherine va continuer d'émettre des permis de construction sur la 367 en allant vers Sainte-Catherine. Donc au lieu d'avoir des maisons aux cent pieds (100 pi), ce que j'ai compris, on va avoir des maisons aux deux cents pieds (200 pi).

2040 Donc le nombre d'accès à la route va se multiplier encore avec les années, et le volume de circulation va augmenter aussi avec les années. Donc dans vingt (20) ans, dans quinze (15) ans, on va se retrouver avec la problématique qu'on corrige aujourd'hui, on risque de la retrouver encore dans vingt (20) ans.

Moi, j'aimerais entendre les gens de la MRC ou les gens de la Municipalité de Sainte-Catherine par rapport à ça.

2045 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Je vais poser une question préalable à ça, justement concernant les accès!

2050 Parce que dans l'étude d'impact, on nous dit, à la section de la route 367 entre le 4^e Rang Ouest et la route Grand-Capsa, on a un total de cent trente-huit (138) accès. Et à partir des photographies aériennes et des relevés de terrain – ça, c'est dans l'étude 3.1 page 15. À la page 58, on dit qu'à partir des photographies aériennes, on a cent soixante-dix (170) accès qui ont été recensés sur la route 367.

2055 Et dans la page 66, on parle de cent trente-six (136) accès.

Alors j'aimerais, avant qu'on réponde à la question de monsieur Côté qui est sur le sujet, lequel des chiffres qui est clair?

2060 **PAR M. LUC BERGERON:**

Cent trente-six (136), c'est le nombre de résidences qu'il y a actuellement sur la route 367 entre la voie ferrée et le Grand-Capsa.

2065 Cent soixante-dix (170) accès, c'est qu'il faut comprendre que certaines résidences ont deux (2) accès et il y a certains accès à des lots forestiers, des lots agricoles, des commerces, etc. Donc il y a plus d'accès que de résidences. Il y a cent soixante-dix (170) accès.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2070 Donc le cent trente-huit (138), lui?

PAR M. LUC BERGERON:

2075 Cent trente-six (136), c'est le nombre de résidences.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2080 Cent trente-huit (138)!

PAR M. LUC BERGERON:

Bien, cent trente-huit (138), là!

2085 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

On dit cent trente-huit (138) à la page – en fait, ils se sont trompés, puis c'est cent trente-six (136), parfait.

2090 Alors on va répondre à la question de monsieur Côté, et je demanderais à la Ville de Sainte-Catherine, sur les accès plus particulièrement.

Bien d'abord, j'aimerais comprendre, hier, vous étiez là hier, on a dit qu'il y avait des servitudes de non-accès du ministère des Transports.

2095 D'un autre côté, on dit que dans le plan d'urbanisme dans les villes, on peut réglementer ça. On peut réglementer le fait de ne pas se développer le long des accès.

2100 Mais qui a la suprématie là-dedans, qu'est-ce qui nous garantit qu'advenant la réalisation de ce tronçon, qu'il y aura pas d'autres accès de greffés qui se seront développés? Qui a l'autorité légale? Est-ce que c'est la MRC, est-ce que c'est le MTQ avec ses servitudes de nonaccès ou bien si c'est la Municipalité avec son zonage?

2105 MRC, je vais commencer par la MRC! Parce que sur le plan légal, j'ai un petit peu de misère à comprendre.

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2110 Bien, madame la Présidente, je suis pas un spécialiste des accès. En fait, ce que j'en comprends de mon côté, c'est qu'il y a différents outils qui existent. Le ministère a certains outils et la MRC, de concert avec la Municipalité, dispose aussi de certains outils.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2115 Oui, un plan d'urbanisme.

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2120 D'un schéma et du plan d'urbanisme. Maintenant, il y a des choix qui se font en fonction du contexte local et en fonction de ces choix-là, bien, c'est là qu'on décide ou pas de favoriser ou de ne pas favoriser la construction le long de ces accès-là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2125 Mais c'est quoi le rôle de chacun? Qu'est-ce qui garantit que dans vingt (20) ans, on se retrouvera pas dans la même situation qu'on connaît actuellement, avec la route Fossambault, si le conseil municipal change, puis le conseil, le nouveau conseil décide, lui, qu'il va développer?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2130 Bien en fait, moi, ce que j'en comprends, c'est une responsabilité qui est partagée, on travaille en concertation.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2135 Oui, c'est qui qui a l'autorité suprême?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2140 Bien, tout le monde puis personne. Je veux dire, on s'assoit ensemble avec la
Municipalité, le ministère des Transports, et les outils sont existants. Maintenant, est-ce qu'on
veut les utiliser!

2145 Ce serait facile par exemple de dire, on va interdire la construction résidentielle le long
de ça, sauf qu'il y a des gens qui ont des propriétés. Est-ce qu'on va leur enlever leur droit de
se construire, donc c'est la question qu'il faut se poser, l'intérêt collectif versus l'intérêt
individuel.

2150 C'est pas une question facile, puis il y a pas de réponse facile, selon moi, à cette
question-là, madame la Présidente.

Je sens que je réponds pas, mais peut-être que mon collègue...

PAR LA PRÉSIDENTE:

2155 Oui, il y a quelqu'un qui lève la main en arrière, c'est Saint-Augustin!

PAR M. PIERRE BOULANGER:

2160 En fait, il y a plusieurs acteurs qui sont impliqués, du moins pour le tronçon qui est à
Saint-Augustin.

2165 Ce tronçon-là, rappelons-nous qu'il est en zone agricole, dans un premier temps; donc il
y a un chien de garde qui s'appelle la Commission de protection du territoire agricole du
Québec qui est capable de défendre son point de vue, je pense.

2170 Par ailleurs, au niveau de la planification et de la réglementation de l'urbanisme, on est
sujet au schéma d'aménagement. Qui dit schéma d'aménagement dit évidemment
réglementation locale qui doit être conforme à ce schéma-là, et lorsqu'on adopte un schéma ou
qu'on le modifie, le ministère des Affaires municipales, à ma connaissance, a un droit de regard,
et il consulte les partenaires du gouvernement dont le ministère des Transports, le ministère de
l'Agriculture, etc., et à cet égard-là, je pense que, disons, le fait de vouloir préserver un territoire
en zone agricole sans construction résidentielle, je pense qu'on est assez bien balisé.

2175 **PAR M. LUC BERGERON:**

Madame Bigué, j'aimerais rajouter un élément! On vient d'entendre que oui, le schéma
d'aménagement peut prévoir, mais on a décidé de mettre une bretelle, des bretelles par-dessus
ça.

2180 Nous, on va acquérir, lorsqu'on va faire les acquisitions des terrains en zone forestière, on va acquérir une servitude de non-accès qui va grever l'ensemble du tronçon, du nouveau tronçon entre la rue Notre-Dame et le Grand-Capsa, pour s'assurer qu'à perpétuité, il y aura aucun accès résidentiel sur ce tronçon-là.

2185 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

 Est-ce que vous pouvez faire ça sur tout votre développement de routes à travers le Québec? Je demande pas de le faire, mais je me dis, le pouvoir que vous exercez, c'est en vertu de quelle loi?

2190

PAR M. LUC BERGERON:

 C'est un pouvoir que le ministre des Transports a et peut exercer discrétionnairement sur certains tronçons.

2195

 Et dans le cas qui nous concerne, le ministre des Transports a déjà émis un avis de projet sur lequel il avait déjà choisi de protéger le nouveau tronçon à perpétuité par une servitude de non-accès.

2200

 On pourrait bien sûr le faire à la grandeur du Québec, mais c'est un pouvoir que le ministre n'exercera pas, parce qu'on veut développer, on veut pas être un frein au développement économique du Québec.

2205

 Mais dans ce cas-ci, considérant les sommes investies, il a été décidé qu'on voulait protéger ce tronçon-là à perpétuité par une servitude de non-accès. On comprend qu'en plus des schémas d'aménagement, en plus de la CPTA, on va avoir aussi une servitude de non-accès.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2210

 Parfait. Je comprends que c'est un pouvoir discrétionnaire du côté du ministère des Transports.

2215

 Du côté de la MRC, c'est un pouvoir de planification, mais je me demande si ça va dans le détail d'une route de pouvoir déterminer jusque dans ce détail-là qu'il n'y aura pas d'accès. Je suis pas certaine que ça aille dans ce détail-là.

 Est-ce que ça peut aller jusque-là? Oui, ça peut aller?

2220

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

 Oui, tout à fait. J'avais peut-être mal compris le sens de la question.

Ma réponse était par rapport au tronçon entre la route du Grand-Capsa et le village de Sainte-Catherine. Alors c'était dans ce contexte-là que j'ai répondu.

2225

Mais pour le nouveau tronçon, effectivement, la MRC a tous les pouvoirs dans son schéma d'aménagement, au niveau de la planification, pour dire qu'il n'y aura pas de développement résidentiel le long de ce tronçon-là. Ça, c'est bien clair.

2230

PAR LA PRÉSIDENTE:

Elle peut le dire?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2235

Tout à fait.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2240

Dans le détail?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2245

Oui. Et obliger la Municipalité à se conformer après. C'est sûr que tout ça se fait en concertation évidemment.

PAR LA PRÉSIDENTE:

OK.

2250

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

2255

Si je peux préciser quelque chose! Parce que le nouveau tronçon paraît assez bien encadré au niveau du futur développement, mais la vision qu'on n'a pas eue il y a vingt (20) ans pour le tronçon qu'on réaménage aujourd'hui, bien, si on fait œuvre de vision aujourd'hui pour dans vingt (20) ans, parce que moi, je transpose le problème qu'on vit aujourd'hui, je le transpose sur le reste de la 367, et monsieur de la MRC, je pense qu'il avait bien compris que tantôt, je parlais effectivement, je parle pas du tronçon actuel, je parle de l'autre tronçon.

2260

Et là, on voit que l'aménagement du territoire de façon linéaire, sur le bord d'une route à grand débit comme celle-ci, ça comporte des contraintes importantes, et ce que je comprends, c'est qu'on va continuer à faire ce genre d'aménagement là sur la 367 entre le Grand-Capsa et la municipalité de Sainte-Catherine?

2265 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bien là, c'est en dehors de notre zone d'étude, mais je vais quand même donner la question à Sainte-Catherine.

2270 **PAR M. MARTIN CAREAU:**

2275 Alors en fait, ce qui a été fait à Sainte-Catherine jusqu'à maintenant, c'est que dès le début du projet en 98 ou en 99, le ministère des Transports a recommandé à la Ville, parce que la Ville a quand même peut-être pas tous les outils, on a vu tantôt que la MRC a des pouvoirs, le ministère en a d'autres, la Ville en a d'autres, ce que la Ville pouvait faire à court terme, c'était d'augmenter le frontage des futurs terrains le long de la route.

2280 Alors à l'époque, on demandait des terrains avec trente-cinq mètres (35 m) de façade, puis le ministère nous recommandait d'aller avec des terrains de soixante-dix mètres (70 m) de façade. Alors le conseil municipal est allé immédiatement de l'avant avec cette mesure-là, a modifié son règlement de lotissement pour demander des terrains qui ont des façades plus grandes.

2285 Alors à ce moment-là, on parle de deux cent trente pieds (230 pi). Donc effectivement, il pourrait y avoir des accès, un accès par terrain, mais les terrains ont deux cent trente pieds (230 pi) de façade.

2290 Alors à court terme, c'est ce que la Ville a mis en place. C'est sûr que si on va vers l'avenir, bien là, il y a des outils qui ont été présentés et que les élus pourront examiner pour éviter qu'une telle situation puisse se reproduire. Mais déjà ce qui a été fait à court terme, je trouve que c'est très bien.

2295 C'est sûr que la MRC, le ministère et la Ville de concert pourront examiner si ça peut pas être encore amélioré pour l'avenir, en fonction des outils qui sont existants.

Déjà au schéma d'aménagement, je sais que la MRC a prévu certaines mesures au niveau de la gestion des corridors routiers, alors ces mesures-là vont être applicables, puis la Ville de Sainte-Catherine va devoir les suivre pour les prochaines années, mais il y a rien qui empêche les différents intervenants de venir bonifier avec les différents outils qui existent.

2300

PAR M. LUC BERGERON:

2305 Madame la Présidente, j'aimerais souligner, au nom du ministère, que pour le ministère des Transports, la Municipalité de Sainte-Catherine est presque un modèle en matière d'aménagement du territoire. Parce que c'est très rare, les municipalités qui ont accepté d'augmenter leur frontage, donc souvent, c'est perçu comme un frein au développement économique, moins de taxes, etc.

2310 La Municipalité de Sainte-Catherine, dès le début du projet, on avait été préoccupé
justement de freiner un tant soit peu le développement un peu anarchique le long de la 367,
donc ils ont accepté dès le début d'apporter les règlements pour justement doubler le frontage.

2315 Et pour nous, c'était une mesure très très positive, et je répète que la Municipalité de
Sainte-Catherine l'a fait dès le début du projet. Pour nous, ça a servi de modèle, parce qu'on a
exporté dans nombre de municipalités de la région en tout cas cette initiative-là de la
Municipalité.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2320 Est-ce que vous allez pouvoir déposer l'article de loi auquel vous faites référence, qui
donne les pouvoirs arbitraires au ministre?

PAR M. LUC BERGERON:

2325 Tout à fait, c'est la Loi de la voirie.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Puis ça doit être assez épais, vous allez nous sortir l'article en question?

2330 **PAR M. LUC BERGERON:**

Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2335 Merci. Vous vouliez ajouter quelque chose, madame Hamel?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

2340 Ça a été dit.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2345 Merci beaucoup.

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

Est-ce que je peux ajouter juste quelque chose?

2350 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui monsieur Côté, allez-y.

2355 **PAR M. LAURIER CÔTÉ:**

En fait, c'est juste un dernier point d'information. Sur les photos, on voit des poteaux électriques, est-ce que le réseau électrique va être déplacé aussi?

Sur les photos, on voit plein de poteaux électriques.

2360 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

Il y a pas d'impact sur le réseau électrique, non.

2365 **PAR M. LAURIER CÔTÉ:**

Parce que les photos sur le mur, on voit des poteaux électriques sur le long du tracé.

2370 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

Ça doit être l'éclairage.

PAR M. LAURIER CÔTÉ:

2375 Sur certaines photos, on voit vraiment des poteaux électriques tout le long du tracé, mais c'est pas le cas?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

2380 Je crois pas. On pourra aller voir si vous voulez un peu plus tard précisément, mais il y a pas de poteaux électriques qui sont touchés par le tracé.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2385 Monsieur le Représentant de la Ville de Saint-Augustin, est-ce que vous pensez que la Ville de Saint-Augustin va avoir la même initiative que la Ville de Sainte-Catherine en ce qui a trait au frontage?

2390 **PAR M. PIERRE BOULANGER:**

On n'aura pas besoin de l'avoir, madame, étant donné que c'est un territoire qui est non construisable pour l'habitation résidentielle.

2395 Comme je vous l'ai dit tantôt, disons qu'il est balisé par le schéma d'aménagement, lequel doit être approuvé par le ministère des Affaires municipales qui consulte les différents partenaires du gouvernement, donc c'est gelé.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2400 Merci beaucoup.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT

2405 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

J'appellerais monsieur Turgeon qui représente le Conseil régional de l'environnement.

2410 Bonsoir monsieur Turgeon.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2415 Bonsoir. Merci madame la Présidente. Alors dans mon "fortune cookie" ce soir avant d'arriver, j'ai mangé du chinois, j'avais dans mon "fortune cookie": "Les sages apprennent plus des idiots que les idiots des sages". J'espère qu'à l'avenir, le ministère des Transports, ça va être bien les sages et nous, les pauvres citoyens, les idiots.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2420 Monsieur, je vous demanderais de pas avoir de commentaires de cette nature, je pense qu'on en avait conclu une certaine entente, alors si vous voulez procéder à votre question pour que le travail de la Commission et celui des citoyens soient productifs.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2425 Ma première question, madame la Présidente, porte sur la sécurité et les moyens pour réduire la vitesse.

2430 On est venu cet automne, le Conseil régional de l'environnement, trois (3) fois à Duchesnay au mois de septembre à l'heure de pointe de soir. La première fois, je cherchais à voir la zone d'intervention, et c'est quand j'ai passé le Grand-Capsa que j'ai réalisé, bon, c'était les deux (2) courbes en arrière, on est passé trop vite, on s'en est pas rendu compte.

2435 À ces trois (3) occasions-là, j'ai une Gulf, j'aime conduire, on dépassait la vitesse permise, de dix (10 km/h) à vingt kilomètres-heure (20 km/h) et on n'arrivait pas à suivre le trafic, j'arrivais pas à rattraper la voiture devant moi.

Une fois arrivé à Sainte-Catherine avec le feu rouge, là évidemment on rattrape.

2440 Hier justement, pour les feux de circulation qui sont un des moyens de réduire la vitesse, on nous disait qu'on peut pas en installer sur une route de transit où il circule douze mille (12 000) véhicules, et pourtant, justement quand on arrive à Sainte-Catherine, il y a un feu de circulation. C'est un des moyens de réduire la vitesse que le ministère pourra emprunter.

2445 Les routes nationales et les routes régionales du ministère des Transports traversent des villages à travers le Québec; beaucoup de villages qui sont moins peuplés que le tronçon sur lequel on a une intervention, sur lequel le ministère souhaiterait avoir une intervention et où pourtant on affiche un panneau avancé qui indique qu'il va y avoir une zone de cinquante (50 km/h), et quand on rentre dans le village, il y a un panneau à cinquante (50 km/h) et où
2450 assez systématiquement, les conducteurs à travers le Québec, quand ils entrent, qu'ils soient sur une route régionale, quand ils rentrent dans un village, ils la respectent, la zone de cinquante (50 km/h).

2455 À Trois-Rivières, sur la 40, quand on arrive juste à la bretelle pour aller prendre le pont Laviolette, on a fait du marquage au sol pour rappeler au conducteur qu'il y a un virage qui s'en vient, puis qu'il faut qu'il réduise de façon importante sa vitesse. C'est une autre mesure qui pourrait être employée par le ministère des Transports.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2460 Votre question, monsieur?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2465 Je vous énumère les mesures que le ministère pourrait prendre pour essayer de comprendre pourquoi il ne choisit pas de les appliquer.

2470 Il y a des mesures d'aménagement paysager que le promoteur nous fait part pour réduire le cône de vision pour la nouvelle route. Et quand on demande pourquoi on pourrait pas appliquer ces mesures-là au tracé actuel plutôt que de, quand on parle d'un choix sur le tracé actuel, de dire, bien, on va élargir davantage l'emprise alors qu'ils savent justement qu'élargir l'emprise va augmenter la vitesse, alors pourquoi ne pas faire de mesures d'aménagement sur le tracé actuel pour réduire le cône de vision et donc réduire dans le tronçon où on veut réduire la vitesse, la vitesse?

2475

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'on peut poser la question?

2480 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Il me reste deux (2) éléments puis un que, j'espère, madame la Présidente, vous allez apprécier.

2485 Des panneaux lumineux à l'entrée des villages, à Cabano par exemple où on indique en flashant la vitesse qu'on est en train de rouler. Il y a un radar avec le panneau lumineux.

2490 Et les changements de comportement, il y a un rond-point à Trois-Rivières où le cédez était dans le mauvais sens, et les gens qui rentraient qui avaient la priorité, au lieu que ce soit les gens qui sont sur le rond-point qui avaient la priorité, ils ont décidé finalement de le mettre dans le sens du monde. Le carrefour giratoire à Trois-Rivières, c'est une habitude que les gens ont facilement adoptée.

2495 Puis finalement, je reviens à l'élément vitesse réduite à cinquante kilomètres (50 km/h) dans les villages, je pense qu'une des raisons pour laquelle on respecte cette vitesse-là à travers le Québec quand on rentre dans les villages sur une route régionale ou sur une route nationale, c'est parce qu'on a peur du ticket, c'est parce qu'on a peur de la surveillance policière.

2500 Alors ça, c'est une des questions sur laquelle j'aimerais particulièrement avoir des réponses. Qui est responsable de la surveillance policière sur ce tronçon-là? Est-ce que c'est la Municipalité de Saint-Augustin ou si c'est la Sûreté du Québec? Et si c'est la Sûreté du Québec, c'est qui qui a le pouvoir de demander à la Sûreté du Québec d'avoir une surveillance accrue?

2505

Parce que c'est bien évident que quand les gens savent que c'est quatre-vingt-dix (90 km/h), et davantage quand ils savent qu'il y a pas de surveillance policière, il y a pas d'incitatif avec un design de route comme celui-là à réduire la vitesse.

2510 Alors c'est ma question.

PAR LA PRÉSIDENTE:

C'est laquelle question, là?

2515

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Pourquoi l'ensemble de ces mesures-là ne sont pas envisageables ou une combinaison de ces mesures-là pour réduire la vitesse?

2520

Et une de celles à mon avis qui m'apparaît particulièrement importante, c'est la question de la surveillance policière, voire de l'installation de photo-radars.

2525

Bon. Alors monsieur Bergeron, pourquoi on n'augmente pas la surveillance policière sur le tronçon à l'étude? Puis je poserai aussi la question à la Municipalité de Saint-Augustin.

PAR M. LUC BERGERON:

2530

Je vais répondre à l'envers. Je vais répondre d'abord aux questions pourquoi on n'a pas envisagé ou on n'a pas, dans le projet, on n'a pas proposé des mesures.

2535

Bien, l'intervenant, madame la Présidente, a en partie répondu lui-même à la question. C'est-à-dire que lorsque moi, je rentre dans un village, je sais que je rentre dans un village. Les maisons sont rapprochées, j'ai une église, j'ai une école, j'ai quitté une zone rurale, je sais que je suis rentré dans un village.

2540

L'intervenant l'a dit lui-même, il a passé sur le tronçon, puis il s'est même pas aperçu qu'il avait passé dans le tronçon.

Quand on passe sur la 367, on n'a pas la perception qu'on est dans un village. On ne sait pas qu'on est dans une zone habitée, on est sur la 367.

2545

Donc toutes les mesures qui ont été proposées, feux de circulation, limites de vitesse, limites, on en a largement parlé, on vous a déposé l'étude cet après-midi.

2550

On n'installe pas un feu de circulation sur une route régionale où il y a douze mille (12 000) véhicules par jour comme ça dans le champ. On peut implanter ça dans une communauté, dans un village. Les gens, lorsqu'on entre dans cette communauté-là, on sait qu'on est dans un village. Ici, sur la 367, on le sait pas.

2555

Comme toutes les mesures dont on parle ici, on peut pas les implanter. On a fait la démonstration hier que nous avons regardé dans l'option dans l'axe si on pouvait pas implanter des carrefours giratoires. Techniquement, nous ne pouvons pas l'implanter.

Je ne nie pas que nous aurions pu choisir de travailler dans l'axe, on vous a dit hier que oui, ça aurait pu se faire, mais ça répondait pas à nos objectifs de sécurité routière. On aurait dû exproprier une foule de maisons additionnelles, donc nous avons rejeté cette option-là.

2560 Donc les mesures qui ont été proposées par l'intervenant n'étaient pas applicables dans ce tronçon-là, parce que ce tronçon-là n'est pas perçu par l'usager comme un village, comme une agglomération. Il est perçu comme une route régionale de transit.

2565 Et vouloir contraindre douze mille (12 000) automobilistes à s'arrêter à un feu de circulation, ça aurait été une mesure absolument à proscrire dans un tronçon comme ça. C'est ma réponse.

2570 En ce qui a trait au corps policier qui fait le contrôle, le ministère des Transports n'a aucun contrôle sur les corps policiers. Je sais même pas si c'est les corps municipaux ou la SQ qui fait le contrôle policier.

2575 Une chose demeure, et c'est vrai sur l'ensemble du réseau. Le ministère des Transports, dans ses mesures de sécurité, on ne peut pas compter sur un contrôle policier pour faire appliquer des vitesses, parce que le contrôle policier, on sait que c'est des gestes qui sont épisodiques, c'est temporaire, ça peut durer quelques heures par mois, quelques jours par nous, et pour nous, ce n'est pas une mesure de sécurité routière du contrôle policier.

2580 Bien sûr quand il y a des policiers, tout le monde va ralentir, puis cinq (5) minutes après que le policier est parti, la circulation est revenue exactement comme elle était auparavant. Donc pour nous, la présence policière, ce n'est pas un geste de sécurité routière.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci. Alors Saint-Augustin.

2585 **PAR M. PIERRE BOULANGER:**

2590 En regard de vous dire quel corps policier, disons, qui serait en mesure de faire la surveillance sur ce tronçon-là, je ne puis vous le confirmer ce soir. Il faudrait que j'obtienne l'information, à savoir si c'est soit le corps de police de la Ville de Québec ou la Sûreté du Québec.

Je peux vous dire disons que personnellement, j'ai jamais constaté que la police de la Ville de Québec faisait de la surveillance de radar sur la route de Fossambault.

2595 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Avez-vous une autre question?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2600

Oui, merci madame la Présidente. Je vais vous citer un passage que je veux faire suivre d'une question, un document que je souhaiterais déposer, que j'avais laissé à la coordonnatrice de la Commission hier, qu'elle n'a pas avec elle, malheureusement je l'ai gardé sur mon fond d'écran, cette merveilleuse citation de monsieur Bergeron!

2605

Alors je cite une question qui est posée à monsieur Bergeron:

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

2610

Ce à quoi monsieur Bergeron 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 répondrai que les critères, ils sont d'abord politiques. Le développement du réseau routier, c'est une responsabilité du gouvernement, c'est le gouvernement qui décide des projets de développement, donc les nouveaux axes, les nouvelles autoroutes, c'est le gouvernement qui décide, et comme fonctionnaires, nous, on doit essayer de développer donc des argumentations techniques soit en termes de capacité et de temps d'attente.

2620

"Mais essentiellement pour répondre à votre question, c'est un arbitrage politique qui se fait entre le milieu, entre les élus, entre les communautés métropolitaines, le ministre, le gouvernement, donc ça passe par les MRC."

2625

Alors ma question, madame la Présidente, on comprend que dans les projets de développement, on trouve l'argumentaire technique après pour justifier les projets. Dans ce projet-ci, c'est qui qui demande la réalisation d'un tel projet?

2630

Est-ce que c'est les maires des municipalités de la Jacques-Cartier, est-ce que c'est les résidents qui se plaignent de la dangerosité de la route, est-ce que c'est les promoteurs immobiliers des municipalités au nord qui veulent avoir un meilleur accès? Est-ce que c'est les fonctionnaires du MTQ à la Direction régionale qui pressent leurs autorités de réaliser ce projet pour réduire les problèmes de sécurité qu'ils ont identifiés?

2635

Indépendamment de ces réponses-là, ce que je souhaiterais également savoir, en lien avec la notion de l'intervention du politique dans la justification des projets, comment le ou les députés ont été consultés en regard de ce projet? Quel a été leur rôle dans le choix des différents scénarios?

2640 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors on a répondu partiellement hier, maintenant je vais demander à monsieur Bergeron de reprendre la réponse qu'il a donnée hier. C'était, si je me souviens bien, ça dépend de la nature de la route.

2645

PAR M. LUC BERGERON:

C'est ça. L'intervenant, madame la Présidente, fausse délibérément le débat. La question qui m'avait été posée, c'était sur le projet du Vallon.

2650

Donc pour un fonctionnaire du ministère des Transports, le mot développement, ça veut dire quelque chose. Nous avons un axe d'intervention qui s'appelle le développement du réseau routier qui veut dire la 185, la 175, la 30, la 25, mettez-en, toutes les autoroutes. Et si demain matin, le pont de Tadoussac se construisait, ce serait un pont de développement, dans l'axe développement.

2655

J'avais répondu à ce moment-là, madame la Présidente, à l'intervenant, de dire qu'au ministère des Transports, les projets de développement, ce sont d'abord et avant tout des choix de gouvernement.

2660

Ici, on se retrouve pas du tout du tout dans le même contexte. Nous sommes dans l'axe d'amélioration du réseau routier qui est un axe qui appartient totalement à la Direction territoriale de la Capitale-Nationale. C'est nous qui proposons l'autorité des priorités d'intervention en fonction de problématiques de sécurité et de fonctionnalité, de désuétude du réseau.

2665

Donc le projet de la 367 ne relève aucunement d'un acte politique.

Le déclencheur de la décision d'élaborer un projet a été fait en collaboration avec le milieu, donc je parle ici de la MRC et les deux (2) municipalités concernées, suite à une analyse qu'on a faite de nos problématiques de sécurité routière. Donc je parle à l'époque des années 95-96, où on avait déjà identifié que le tronçon était un axe où il y avait déjà à l'époque, on a montré les statistiques, on parlait à l'époque de 99-2001 de soixante et onze (71) accidents dans un tronçon de trois point sept kilomètres (3,7 km), ce qui était déjà important.

2675

Donc on a soulevé cette problématique-là avec le milieu, et le milieu a accepté de nous accompagner d'abord dans une analyse de la problématique. Donc on a à ce moment-là, lorsqu'on a créé le comité directeur et le comité technique en 1999, on a décidé de mettre à jour nos données, d'actualiser nos données, de se solidariser autour d'une problématique qui a été reconnue par tous, et c'est à partir de ce moment-là qu'il a été décidé du projet dont on parle et de le mettre en évidence.

2680

Donc le milieu politique n'a aucunement eu à intervenir dans ce projet-là.

2685 Le projet a été présenté à la population en 2004. Depuis, on a fait de nombreuses consultations des citoyens pour bonifier le projet, et en aucun temps l'appareil politique n'a eu à développer des argumentaires pour développer.

2690 Il est bien sûr que si le gouvernement autorise le projet, il devra passer à travers le filtre d'une programmation, donc passer à travers le filtre de l'identification de justification auprès des autorités politiques pour justifier pourquoi on devrait mettre douze millions de dollars (12 M\$) une année donnée.

2695 Mais jusqu'à date, la responsabilité de développer le projet a été faite au niveau et des fonctionnaires du ministère mais aussi évidemment au niveau des élus de la région de Saint-Augustin et de Sainte-Catherine et de la MRC.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2700 Alors merci. Est-ce que vous voulez avoir une question supplémentaire?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2705 Oui, s'il vous plaît, mais j'aimerais juste, monsieur Bergeron a bien répondu à la première partie. Donc est-ce que je comprends que sa réponse à la question, à quel moment interviennent les députés concernés dans le projet, la réponse est qu'ils n'interviennent pas? Est-ce que c'est ce que je dois en comprendre?

PAR LA PRÉSIDENTE:

2710 Ce que j'ai compris de ce que monsieur Bergeron dit, c'est que ça dépend de la nature du projet.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2715 Non, on parle de ce projet-ci, madame Bigué.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2720 Oui, c'est leur section, en tout cas monsieur Bergeron me reprendra, c'est leur département qui s'occupe de décider. Et dans ce cas-ci, ils ont consulté les villes concernées.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2725 Oui, mais est-ce que le ou les députés concernés par ce projet-ci ont été consultés? Si oui, à quel moment, comment ils sont intervenus?

PAR LA PRÉSIDENTE:

2730 Je vais redemander la question, mais je suis persuadée de la réponse. Alors monsieur Bergeron.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2735 Si la réponse est non, tant mieux.

PAR M. LUC BERGERON:

2740 Bon, la question, est-ce que la députée, parce que dans ce cadre-ci, c'est une députée, est-ce que la députée a fait partie du processus décisionnel, la réponse, c'est non.

Est-ce que la députée a été, comment je dirais ça, a participé à l'élaboration du projet, la réponse, c'est non.

2745 Mais la députée, oui, s'est occupée de ce projet-là, parce que suite à la rencontre des citoyens en février 2004, la députée a été sensibilisée par nombre des citoyens qui étaient situés dans l'axe pour identifier auprès de leur députée qu'effectivement, les problématiques de qualité de vie qu'on avait soulevées lors de la rencontre les préoccupaient et qu'ils tenaient à ce que le projet se réalise.

2750 Donc c'est à ce titre-là que la député est intervenue; elle a réalisé auprès des citoyens un sondage, je sais pas à quel moment, je pense que c'est en 2004, auprès des citoyens, s'ils étaient d'abord informés du projet, s'ils étaient d'accord avec les objectifs du projet, etc., etc.

2755 Donc oui, la députée a été sensibilisée, non pas par nous ou les élus, mais par les propres citoyens du territoire qui ont sensibilisé la députée à l'importance qu'eux accordaient à ce projet-là.

2760 Mais je peux rassurer l'intervenant, c'est qu'en aucun cas, la députée ou le député des années antérieures n'a fait l'objet, ne faisait pas partie du comité directeur, n'a pas été consulté sur les objectifs, le tracé, etc.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2765 Avez-vous une autre question?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2770 Oui madame la Présidente, j'ai une courte question qui ne nécessite que des oui ou des non de la part de la MRC de la Jacques-Cartier et après ça, je vous demanderais de demander au promoteur s'il pourrait déposer certains documents qu'on n'a pas réussi à trouver sur le site Internet du BAPE.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2775 Avec plaisir.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2780 Est-ce que le projet du ministère des Transports apparaît, aux yeux de la MRC, essentiel pour la réalisation des projets de développement résidentiel qui sont projetés dans différentes municipalités desservies par la 367, dans la Jacques-Cartier?

2785 Et s'il n'est pas essentiel, ce projet-là, est-ce que selon le représentant de la MRC, le projet va aider à la réalisation de ces projets-là?

PAR LA PRÉSIDENTE:

2790 Avant, je vais vous dire, tout à l'heure j'ai posé une question concernant le Plan d'action de Portneuf qui, lui, l'identifiait.

Maintenant, je vais reporter la question à monsieur Langlois.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2795 C'est en début de séance, madame la Présidente?

PAR LA PRÉSIDENTE:

2800 Non, c'est tout à l'heure. On en pose tellement de questions! J'ai demandé des questions sur le plan, pourquoi on ne retrouvait pas ce projet-là dans le Plan de transport de la Capitale-Nationale, puis la sous-question c'était pourquoi à ce moment-là on s'appuyait sur le plan d'action, le plan de transport, puis aussi le Plan d'action de Portneuf.

2805 Alors il est dans Portneuf.

Alors monsieur Langlois, si vous voulez répondre.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2810 Essentiel ou va aider!

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2815 Est-ce que la municipalité...

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Est-ce que les municipalités desservies!

2820 **PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

Principalement une, en fait, dans la Jacques-Cartier, c'est surtout Sainte-Catherine.

2825 Est-ce que la municipalité aurait besoin d'un projet comme celui-là pour se développer, je pense que c'est ça le premier volet, madame la Présidente?

PAR LA PRÉSIDENTE:

2830 Est-ce que c'est ça?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2835 Est-ce que le projet est essentiel à la réalisation des projets de développement résidentiel?

Puis là, est-ce que je comprends que Lac-Saint-Joseph, c'est dans la MRC de Portneuf? C'est pas dans la MRC de la Jacques-Cartier?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2840 Non ça va, oui, OK, les trois (3) autres.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2845 Fossambault-sur-le-Lac, c'est pas dans votre MRC?

PAR M. CLAUDE LANGLOIS:

2850 La réponse, ça apparaît non, dans la mesure où ces trois (3) municipalités-là
notamment, ainsi que les autres municipalités de la MRC, connaissent quand même une
croissance importante de leur population, pour toutes sortes de raisons.

2855 Alors il y a pas eu de projet de contournement à ce jour, et la municipalité de Sainte-
Catherine, comme Fossambault et Lac-Saint-Joseph croissent de façon intéressante.

Maintenant, est-ce que ce projet-là va accélérer ou favoriser ou augmenter cette
croissance-là, ça, je peux pas vous dire. Cependant, j'ai fait un petit exercice, si vous me
permettez, madame la Présidente.

2860 J'ai regardé du côté des Cantons-Unis de Stoneham et Tewkesbury. Quand on a fait le
projet de contournement de la 175 jusqu'au village, alors on a fait une autoroute sans accès, et
cette autoroute-là a été mise en fonction en 1994, à ce qu'on m'a dit, et j'ai regardé voir dans
les années suivantes s'il y avait eu augmentation des mises en chantier à Stoneham, et la
2865 réponse, c'est absolument pas, ça a rien changé. Puis c'était quand même un tronçon de route
important.

Alors est-ce que ce trois point sept kilomètres (3,7 km) là va favoriser un essor
important de la municipalité, en tout cas, j'en doute, là.

2870 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup, c'est très intéressant.

Avez-vous encore une autre question?

2875

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2880 Non, bien, je vais aller me réinscrire, madame la Présidente, pour les autres questions.
Mais je demanderais, je l'avais annoncé, si vous pouvez demander au promoteur de déposer
certains documents.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui.

2885

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2890 J'ai pas trouvé sur le site Internet les comptes rendus des réunions des comités directeurs ou des comités techniques auxquels le promoteur a fait souvent référence aujourd'hui ou hier. On a cherché ça aujourd'hui sur votre site et on l'a pas trouvé.

Je vous demanderais si vous pouvez demander au promoteur s'il peut déposer ces documents-là.

2895 Par ailleurs, il a également fait référence aux statistiques d'accidents qui augmentent de dix pour cent (10 %) dans la Capitale en 2006. Hier, je me demandais, on est un an plus tard que l'année dernière, est-ce que le promoteur a les données d'accidents pour le tronçon, bien, tronçon par tronçon, selon le type d'accident, pour l'année 2006 et si oui, est-ce qu'il pourrait vous en faire la présentation?

2900

PAR LA PRÉSIDENTE:

Pour 2006?

2905 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Pour 2006.

PAR M. LUC BERGERON:

2910

On a déjà donné cette information-là. Nous travaillons à partir des données de la SAAQ et nous travaillons toujours douze (12) mois en retard. Il y a toujours un décalage de douze (12) mois.

2915

Donc nous travaillons actuellement avec les données de 2005. Nous travaillerons avec les données de 2006 en 2008.

Donc nous n'avons pas ces données-là.

2920

Maintenant, au niveau des comptes rendus des comités directeurs et techniques, nous pouvons déposer à la Commission les documents demandés.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2925

Hier, je vous avais demandé certaines statistiques qui manquaient entre, je pense, 93 et 95?

PAR M. LUC BERGERON:

2930 Ça a été déposé.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2935 Parfait, merci.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

2940 Madame la Présidente, juste essayer de comprendre l'intervention de monsieur Bergeron au niveau des statistiques 2006.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui.

2945 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

2950 Le ministère est capable de dire, il y a une augmentation dans la région de la Capitale, que l'augmentation est la plus forte, l'augmentation du nombre d'accidents en 2006 est de dix pour cent (10 %), mais monsieur Bergeron nous dit qu'on sera pas capable avant 2008 d'avoir les données pour le nombre d'accidents pour ce tronçon-là qui était présentement à l'étude pour l'année 2006?

PAR LA PRÉSIDENTE:

2955 Pour l'année, oui, 2006, parce qu'il est douze (12) mois en retard.

PAR M. LUC BERGERON:

2960 Parce que c'est une chose d'avoir des statistiques au niveau provincial. Nous, lorsque nous allons chercher des statistiques à la SAAQ, nous devons les localiser sur le réseau, et pour avoir ces données-là, la SAAQ doit déjà les traiter, et ça prend douze (12) mois entre le moment où la SAAQ, parce qu'évidemment, ils traitent ça annuellement.

2965 Donc l'accident du 30 décembre 2006, ça fait partie de l'année 2006, puis il a eu lieu hier. Ça fait qu'on aura la donnée uniquement dans douze (12) mois.

Donc nous, comme on traite des données annuelles, on aimerait ça nous aussi avoir des données, parce que vous nous avez posé la question...

2970 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Oui c'est ça que je suis après me demander!

2975 **PAR M. LUC BERGERON:**

Vous aimeriez avoir des données actualisées, mais considérant que le 30 décembre 2006, c'était hier...

2980 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

30 janvier!

PAR M. LUC BERGERON:

2985 Non, mais le 30 de décembre 2006, ça fait partie de l'année 2006, puis pour nous, on n'aura pas la statistique 2006 avant d'avoir traité. Je comprends que le 2 janvier 2006, ça fait déjà un an, mais le 30 décembre 2006, ça fait juste un mois et demi (1 ½), là, et la SAAQ, lorsqu'ils nous transmettent les données, ils nous transmettent ça par année, pas mois par mois.

2990

Donc pour la SAAQ, c'est possible de donner des statistiques globales région par région, mais pas au niveau – parce que nous après ça, on doit tout dépouiller les quatre mille (4000) accidents par année, puis après ça, on doit les localiser sur une carte. Ça, c'est une opération massive qui est très lourde, ce qui fait en sorte que ça nous prend beaucoup de temps.

2995

Alors on sera pas capable d'avoir des données sur le tronçon de la 367 2006 avant au moins 2008, et même davantage.

3000 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que ça vous convient?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

3005

Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3010

Merci beaucoup.

MARIELLE LANOUILLE

3015 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

J'appellerais madame Marielle Lanouette s'il vous plaît.

Bonsoir Madame.

3020

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

Bonsoir. Donc moi, c'est une question que je me pose. Je demeure deux (2) terrains avant la maison qu'on voit là. Alors le petit gravier qu'on voit au bord, c'est mon entrée, ça.

3025

Alors je voudrais savoir, la route actuelle, combien qu'elle va relever pour aller rejoindre le nouveau viaduc qui va se faire? Ça va monter de combien de pieds, puis quel est l'impact sur mon entrée puis ma maison?

3030

PAR M. LUC BERGERON:

La route actuelle est au même niveau qu'aujourd'hui, c'est la future route qui va passer sous la route actuelle.

3035

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

Celle-là changera pas de hauteur?

3040

PAR M. LUC BERGERON:

Bien là! Bien, monsieur Charles Morin qui est le responsable des aménagements géométriques et la conception va tenter de répondre à cette question-là.

3045

PAR M. CHARLES MORIN:

Alors Charles Morin, ingénieur au ministère des Transports.

La route actuelle va être relevée, c'est variable, parce que c'est sur une certaine distance, alors ça part de zéro (0 m) puis jusqu'à peut-être un mètre (1 m) ou deux (2 m).

3050

Alors il s'agirait que j'identifie précisément où est votre entrée sur mes plans pour pouvoir vous sortir exactement la donnée, de combien le terrain de la route elle-même va être relevé par rapport à votre terrain résidentiel. Ça, je pourrais vous le sortir en quelques minutes, j'ai les documents avec moi.

3055

Vous pouvez voir sur la représentation artistique qui est à droite, où on voit votre résidence, je pense, ce serait celle qui a le toit gris, c'est ça?

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3060

Oui.

PAR M. CHARLES MORIN:

3065

Est-ce que vous la reconnaissez, oui?

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3070

Oui, oui.

PAR M. CHARLES MORIN:

3075

Alors vous voyez qu'on a dessiné tentativement quelque chose qui pourrait ressembler à une modification à votre accès.

3080

Probablement qu'actuellement, votre accès est en pente descendante vers la route, alors vous voyez que dans le futur, ce serait probablement presque au niveau de votre maison ou un petit peu plus haut. À l'œil, c'est ce qu'on peut voir. Mais je peux vous donner un chiffre plus précis en fouillant dans mes plans.

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3085

Vous voulez dire le même niveau que mon terrain?

PAR M. CHARLES MORIN:

3090

À peu près le même niveau que la résidence. Bien, à l'œil, c'est ce que je vois, mais disons que c'est sous toutes réserves que je vérifie précisément.

Parce que vous comprendrez que ça, c'est un dessin, bon, c'est très proche de la réalité, mais c'est parce que là, si on parle en pieds, on parle d'une couple de pieds, deux-trois pieds (2 pi-3 pi) de différence.

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3095

De plus haut que là actuellement?

PAR M. CHARLES MORIN:

3100 C'est ce que je dois vérifier sur mes plans pour vous répondre précisément.

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3105 Où je pourrais avoir une réponse précise? Est-ce qu'il faut que je vous rappelle?

PAR M. CHARLES MORIN:

Non, je peux vous donner ça ce soir. J'ai tout ce qu'il faut avec moi.

3110 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors vous vous engagez à le donner à madame?

PAR M. CHARLES MORIN:

3115 Oui. Je vais rencontrer madame et je vais lui expliquer exactement la différence avec son terrain.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3120 Est-ce que ça vous convient?

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3125 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3130 Parfait. Avez-vous une autre question?

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3135 Oui. Est-ce qu'il va y avoir du dynamitage dans la forêt, dans la montagne, parce que c'est du roc où la rue va passer?

Puis quels sont les impacts sur les maisons environnantes, sur les solages, sur les maisons revêtues en brique, en pierre?

PAR M. LUC BERGERON:

3140

C'est une information que nous ne connaissons pas. Nous ne connaissons cette information-là que lorsque nous aurons fait tous les sondages et aux plans de construction.

3145

On comprendra que nous n'avons pas sondé les terrains, parce que, je répète, il n'y a pas de projet.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3150

À ce sujet-là, monsieur Bergeron, est-ce que vous pensez avoir un comité de suivi pendant les travaux puis après les travaux, avec les citoyens?

PAR M. LUC BERGERON:

3155

Nous nous sommes engagés lors de la médiation avec les citoyens qui étaient présents à effectivement consulter les citoyens qui vont être touchés par le projet, ils vont être consultés sur les phases de construction.

3160

On s'est engagé à avoir des communiqués de travaux qui vont indiquer aux riverains à quel moment les travaux vont se réaliser, de quelle heure à quelle heure, quel jour, etc.

On n'a pas abordé précisément s'il y aurait un comité de citoyens, mais on s'est engagé à les consulter.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3165

Oui, à les informer, mais moi, je parle d'un comité de suivi. Ça se fait dans d'autres régions; le ministère des Transports – je viens de finir une audience – puis il y avait un comité de suivi pendant et après les travaux.

3170

PAR M. LUC BERGERON:

Il est possible. On n'a pas eu de demande à cet effet-là, mais nous, aux rencontres de médiation, ça nous a pas été demandé tel quel, mais nous nous sommes engagés à donc développer une fiche d'information qui va être distribuée.

3175

On s'est engagé à faire même des appels personnalisés lorsqu'il y aura des travaux qui toucheront certaines résidences en particulier. Il pourrait y avoir aussi un comité de citoyens.

3180

Je rappellerai, on est très au courant de cette fonction-là sur la route 175, c'est une condition du décret. Nous nous sommes engagés à créer, mobiliser, travailler avec un comité

de citoyens qui va nous supporter, nous soutenir et nous informer des plaintes des riverains tout au long du projet.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3185

Est-ce que, madame Lanouette, est-ce que vous verriez d'un bon œil ou favorablement la mise sur pied éventuelle d'un tel comité, si le projet se réalisait? Est-ce que vous en verriez la pertinence?

3190

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

Bien moi, je trouve ça important de savoir, parce que ça me touche pas seulement moi s'il y a des dégâts par rapport à ça. Ça va toucher assez, un bon kilomètre aux alentours, je pense.

3195

PAR LA PRÉSIDENTE:

Pensez-vous que vous pourriez en parler avec le ministère des Transports puis voir de quelle façon – est-ce que vous seriez intéressée à mettre sur pied un comité pendant les travaux, s'il y avait des plaintes, un comité de suivi par lequel passe le ministère chaque fois qu'il y a un problème ou une activité quelconque qui se produit?

3200

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3205

Peut-être.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors là, vous comprenez que vous êtes informée de la possibilité de le faire, alors vous pouvez toujours contacter le ministère des Transports.

3210

Puis je pense que, monsieur Bergeron, vous verriez d'un bon œil cette initiative, alors c'est une bonne question.

3215

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

D'accord, merci.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3220

Merci beaucoup. Avez-vous d'autres questions?

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3225 J'ai une autre petite question.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3230 Oui, oui, allez-y.

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3235 Je sais pas si j'ai bien compris tout à l'heure que l'embranchement, la bretelle entre la rue Notre-Dame, je sais pas si c'est le Grand-Capsa ou le Petit-Capsa, qu'il y aurait plus de construction, de permis de construction?

Je sais pas si j'ai mal compris, si c'était le Grand ou le Petit-Capsa.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3240 Pouvez-vous expliquer?

PAR M. LUC BERGERON:

3245 C'est le tronçon de contournement entre la rue Notre-Dame et le Grand-Capsa, nous allons acquérir tout le long du tronçon de part et d'autre une servitude de non-accès pour qu'il y ait plus de construction.

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

3250 OK. Ça veut dire que ça a pas rapport à l'autre extrémité.

PAR M. LUC BERGERON:

3255 C'est pas entre la rue Notre-Dame et la voie ferrée, c'est réellement lorsqu'on rentre dans la forêt. Donc c'est la portion où il y a déjà pas d'habitation de toute façon aujourd'hui, puis on n'en veut pas à l'avenir. Donc on va acquérir, on a compris qu'il y a toutes sortes de protections légales qui sont déjà là, mais on a décidé de se donner des bretelles par-dessus ça pour s'assurer qu'à perpétuité, on n'aura pas de résidence.

3260

PAR Mme MARIELLE LANOUILLE:

Parfait.

3265 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

À ce propos, j'aimerais entendre le ministère de l'Agriculture, le MAPAQ, quels sont vos pouvoirs, comment vous fonctionnez?

3270 Hier, on a un petit peu abordé, mais c'était quand même assez général, moi, je voudrais savoir sur le plan légal spécifiquement, quand vous intervenez, de quelle façon, est-ce qu'il y a des possibilités d'avis ou des possibilités de décisions, par rapport au ministère des Transports? Est-ce que vous avez une procédure particulière en regard de d'autres ministères?

3275 Expliquez-nous en détail le profil juridique de votre processus de fonctionnement et en regard d'un citoyen qui serait intéressé, c'est-à-dire qui serait intéressé par le projet parce qu'il y aurait des impacts chez lui. Quelles seraient ses possibilités de recours ou comment il se situe dans tout ce processus-là?

3280 Comment vous intervenez, vous, à partir d'un projet du ministère des Transports?

C'est long comme question, mais on comprend que c'est l'aspect légal avec les étapes.

PAR M. JEAN-MAURICE HAMEL:

3285 Je pense que, madame la Présidente, sur le plan légal, le ministère n'a pas directement à intervenir dans les projets de construction de routes.

3290 Je pense que la partie légale se fait avec la Commission de protection du territoire agricole pour laquelle en tout cas tout projet qui est en zone agricole doit avoir une autorisation de la Commission. Donc c'est la Commission qui fait le volet légal.

3295 Maintenant, nous, dans le cas de la zone agricole, du territoire agricole, outre ce que fait la Commission au niveau des autorisations, c'est sûr qu'on prépare des avis qu'on achemine aux Affaires municipales. On regarde les schémas d'aménagement aussi par rapport aux impacts sur la zone et les activités agricoles, les accès, les problématiques qui seraient de cet ordre-là.

3300 Mais c'est pas directement, disons, de l'ordre de la loi; c'est des avis. Normalement le ministère des Affaires municipales tient compte de nos avis s'il y a des contraintes majeures, mais on travaille beaucoup plus à l'échelle des schémas d'aménagement avec les MRC que directement comme ça avec le ministère des Transports.

3305 Je sais pas si ça répond à la question?

PAR LA PRÉSIDENTE:

3310 Partiellement. Spécifiquement concernant la Commission de protection du territoire agricole, est-ce qu'elle est décisive, décisionnelle? Quand est-ce qu'elle arrive dans le processus? Et puis est-ce qu'elle peut donner des avis au ministère des Transports?

Quand est-ce qu'elle arrive, la Commission, quand nécessairement que le projet est dans un contexte agricole?

3315 **PAR M. JEAN-MAURICE HAMEL:**

Bien, je pense que la Commission arrive une fois le projet décidé. Je suis pas au courant directement de la procédure du ministère des Transports, mais c'est certainement au début du projet que ça prend une autorisation quand une route va passer en terre agricole, c'est certain. C'est certain que c'est en début de projet que cette autorisation-là arrive.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3325 Est-ce que c'est après le décret? Parce que quand le Conseil des ministres décide...

PAR M. LUC BERGERON:

Je pourrais répondre, madame la Présidente, parce qu'on fait régulièrement affaire.

3330 D'abord on doit procéder forcément après avoir reçu le décret du gouvernement pour l'autorisation de procéder.

3335 Donc on va compléter des plans et devis, donc on va identifier des superficies très précises qu'on devra acquérir, donc des propriétés privées, mais aussi tout ce qui s'appelle territoire agricole. Donc on va devoir monter un dossier au même titre qu'on l'a, par exemple, monté pour une étude d'impact en disant c'est quoi les superficies à acquérir, c'est quoi les impacts, est-ce qu'il y a des mesures de compensation qu'on a prévues à l'intérieur du projet!

3340 Donc on va présenter une demande comme n'importe quel citoyen qui voudrait acquérir, donc on devra présenter une demande à la Commission et il pourrait y avoir des auditions auprès des commissaires qui vont nous questionner, qui pourraient questionner les agriculteurs voisins, l'UPA, etc.

3345 Et ce que je connais de la loi, c'est que la Commission est décisionnelle. C'est-à-dire que si la décision de la Commission est négative, le projet tombe. Donc la décision de la Commission de protection du territoire, en vertu de la loi qui la gouverne, c'est pas des avis, c'est pas des recommandations, c'est qu'ils sont décisionnels.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3350

Donc le décret, quand le Conseil des ministres, dans l'éventualité où il accepte un projet, mais que c'est en zone agricole, l'organisme pourrait rejeter la décision du gouvernement?

3355

PAR M. LUC BERGERON:

Oui, et j'ai dit hier que c'est important qu'avant même d'aller au Conseil des ministres pour un décret d'expropriation, l'autorisation de la Commission de protection du territoire est un prérequis.

3360

Donc je ne peux pas acquérir aucune parcelle de terrain tant et aussi longtemps que j'aurai pas l'autorisation. Donc c'est une autorisation préalable à la poursuite du projet.

3365

Donc il y a plusieurs étapes dans l'autorisation d'un projet, le CAR, le certificat d'autorisation du gouvernement en est une, la Commission de protection du territoire agricole en est une autre. Et l'autorisation du gouvernement à exproprier en est une troisième.

Donc il y a ces trois (3) étapes-là qui sont des préalables avant de débiter le projet.

3370

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui. Mais la décision du gouvernement d'aller de l'avant avec le projet, est-ce qu'elle vient en amont ou en aval?

3375

PAR M. LUC BERGERON:

Elle vient en deux (2) étapes. Elle vient dans la première étape lorsque le ministre de l'Environnement va faire une recommandation au gouvernement pour délivrer un certificat d'autorisation au promoteur, donc c'est en amont.

3380

Donc ça, c'est une étape au préalable. C'est comme si le gouvernement nous accordait un accord de principe.

3385

On devra se présenter à la Commission de protection du territoire agricole, et si nous recevons l'aval de la Commission, nous allons nous représenter au gouvernement pour ce qu'on appelle un décret d'expropriation, donc pour procéder à l'expropriation des propriétés nécessaires à la construction du tronçon. Nous aurons donc une deuxième, et ça, on pourrait considérer ça comme l'accord final du gouvernement.

3390

Donc il y a un accord de principe au préalable, puis un accord final avant de procéder aux acquisitions.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3395 Tout à l'heure, vous avez dit, vous avez mentionné le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, mais il a pas encore présenté son dossier au Conseil des ministres?

PAR M. LUC BERGERON:

3400 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3405 Où elle est, cette étape-là?

PAR M. LUC BERGERON:

3410 Nous allons aller à la Commission de protection du territoire agricole uniquement lorsque les plans et devis finaux auront été déposés. Donc on peut penser six (6) mois, douze (12) mois après l'accord de principe du gouvernement.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3415 Du gouvernement?

PAR M. LUC BERGERON:

3420 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

C'est-à-dire la décision du gouvernement...

PAR M. LUC BERGERON:

3425 Donc le certificat d'autorisation et réalisation, le CAR, qui va être la suite des audiences publiques, donc lorsque le ministre de l'Environnement, du Développement durable va recommander ou non le projet au gouvernement, nous allons déjà, si le gouvernement entérine, nous aurons un accord de principe.

3430

Nous allons réaliser les plans et devis, donc dans une étape qui va durer entre six (6) et douze (12) mois, et après ça, nous allons aller à la Commission de protection du territoire agricole, donc on est à une étape ultérieure, donc on est souvent douze (12) mois après que le gouvernement...

3435 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Mais qu'est-ce qui arrive quand la Commission de protection du territoire agricole dit non, puis que...

3440 **PAR M. LUC BERGERON:**

Il y a plus de projet.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3445

... puis que le Conseil des ministres a statué qu'il donnait suite à ce projet-là?

PAR M. LUC BERGERON:

3450

Il y a plus de projet, le projet tombe.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3455

Alors une commission peut décider sur une décision gouvernementale?

PAR M. LUC BERGERON:

3460

Bien, le gouvernement n'a pas autorisé le projet. Il a fait une autorisation de principe sur l'avis du ministère de l'Environnement. On nous dit, en vertu de la consultation et de l'information que le BAPE a données, en vertu de l'analyse que le ministère a faite du projet, on estime qu'en matière environnementale, le projet est viable.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3465

Oui.

PAR M. LUC BERGERON:

3470

On va se présenter à la Commission, la Commission, comme ça arrive...

PAR LA PRÉSIDENTE:

Mais là, la Commission, est-ce qu'elle intervient là ou elle intervient après le décret?

3475

PAR M. LUC BERGERON:

Non, elle intervient un an après le décret.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3480 Après le décret?

PAR M. LUC BERGERON:

3485 Oui.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

3490 La Commission accepte de regarder un projet simplement quand on a eu l'autorisation
environnementale avant et avec des plans précis, alors ça se trouve à être après le décret.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3495 Oui, mais c'est parce qu'on parle pas du même décret, là. Moi, je parle du décret du
gouvernement.

 Le gouvernement décide, quand je dis le gouvernement, c'est le Conseil des ministres
qui donne suite, OK, parce que la directive, en fait, vous, vous faites référence, je pense, à la
décision du ministère...

3500 **PAR M. LUC BERGERON:**

3505 Non, non, le gouvernement, lorsqu'il va nous délivrer un décret nous autorisant à
poursuivre le projet, en jargon on appelle ça un CAR, puis douze (12) mois après, on va se
présenter à la CPTAQ, puis si la Commission de protection du territoire agricole refuse le projet,
le projet tombe.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3510 OK. Maintenant, j'aimerais entendre madame Dallaire pour confirmer tout ça.

PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:

3515 En fait, c'est pas tout à fait ça. Normalement, au niveau des autorisations de la CPTAQ,
on doit les avoir, nous autres, reçues, avoir reçu le rapport de la Commission, avant de pouvoir
émettre le décret.

3520 Et il est toujours indiqué dans le décret la date à laquelle la CPTAQ a remis son rapport.
Donc c'est seulement après ça que le MTQ peut se présenter devant la CPTAQ et faire ses
demandes de dézonage en territoire agricole.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Et après, c'est le Conseil des ministres?

3525 **PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Et après, c'est le Conseil des ministres.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3530

C'est très logique.

PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:

3535

Et à ce moment, l'autorisation est donnée avec le décret qui comprend toutes les autorisations.

3540

Par contre, je voudrais peut-être aussi préciser qu'au niveau de la Loi sur la protection du territoire agricole, et là je ne suis pas une spécialiste de cette loi-là, mais le gouvernement pourrait, après avoir pris un avis de la Commission qui ne serait pas favorable, en vertu de l'article 66 de cette loi, quand même autoriser le projet.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3545

Bon, c'est ce que je voulais entendre, c'est exactement ce que je concevais, parce que le pouvoir suprême, c'est quand même le Conseil des ministres. Il peut pas se faire rejeter une décision par une Commission, c'est certain.

3550

Alors on va faire une pause et on va revenir dans un quart ($\frac{1}{4}$) d'heure.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

3555

**REPRISE DE LA SÉANCE
JULIE FISET**

3560 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

J'appelle madame Julie Fiset.

3565 Avant la question de madame Fiset, j'aimerais vous informer que le registre est fermé, à moins qu'il y ait quelqu'un qui ait une question supplémentaire! Alors on ferme le registre, merci beaucoup.

Alors madame Fiset, bienvenue.

3570 **PAR Mme JULIE FISET:**

Bonsoir.

3575 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir. Si vous voulez poser vos questions.

PAR Mme JULIE FISET:

3580 Oui. Moi, je reviens sur une question que j'ai posée hier. Peut-être que je l'ai mal formulée, je vais essayer autrement ce soir, pour avoir exactement la bonne réponse.

3585 Sur les statistiques d'accidents, je ne veux pas savoir sur l'ensemble du tracé, je veux connaître du 4^e Rang Ouest jusqu'à la rue Notre-Dame, quelle nécessité y a-t-il pour justifier un autre tracé pour cette section-là?

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors la question est claire, je la repose à monsieur Bergeron.

3590

PAR M. LUC BERGERON:

3595 On va tenter de trouver nos chiffres, là. Je voudrais donner deux (2) informations. On va vous donner les statistiques d'accidents.

Mais si nous avons décidé d'implanter un nouveau tracé dans l'axe entre le 4^e Rang et la rue Notre-Dame, nous aurions dû exproprier douze (12) résidences. Premier chiffre.

3600 Deuxième chiffre au niveau des accidents, je vais laisser monsieur Gagné, parce qu'il y a beaucoup de chiffres.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3605 Bonsoir. On parle ici du segment entre Notre-Dame et 4^e Rang incluant l'intersection ou sans l'intersection?

PAR Mme JULIE FISET:

3610 4^e Rang Ouest à Notre-Dame.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3615 OK. Bien, si on parle juste du segment en soi, donc pour la période de 2003-2005, il y en a six (6) accidents présentement. Ça donne un taux d'accidents d'environ un virgule zéro six (1,06). Là, c'est des chiffres, ça parle peut-être pas pour les autres.

Mais ce qui est important à savoir, c'est oui, il y a des accidents présentement.

PAR Mme JULIE FISET:

3620 Des accidents dus à la vitesse ou à des sorties d'accès?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3625 Toujours dans le segment Notre-Dame à 4^e Rang, ce qu'on constate, bon, il y a deux (2) accidents avec blessés légers, quatre (4) avec dommages matériels. Là-dessus, on constate, les mêmes accidents, ça correspond à deux (2) collisions arrière, une collision à angle droit, puis trois (3) indéterminées. On n'avait pas de données à ce moment-là au niveau du rapport.

3630 **PAR Mme JULIE FISET:**

OK. Maintenant, à partir du 4^e Rang, la voie ferrée d'abord disons, le 4^e Rang Ouest à aller jusqu'au 3^e Rang Ouest, est-ce qu'il y en a eu autant d'accidents?

3635 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

En descendant, ça?

PAR Mme JULIE FISET:

3640 Oui.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

On les a pas, ceux-là.

3645

PAR Mme JULIE FISET:

Vous les avez pas?

3650

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Non.

PAR Mme JULIE FISET:

3655

OK. C'est parfait.

Mais est-ce que c'est assez pour justifier que vous êtes obligés de détourner le tracé?

3660

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

C'est un projet dans son ensemble.

PAR M. LUC BERGERON:

3665

Ça a été analysé par le comité technique, ça a été rejeté...

PAR LA PRÉSIDENTE:

3670

Qu'est-ce qui a été analysé puis rejeté?

PAR M. LUC BERGERON:

3675

Le tronçon dans l'axe entre la voie ferrée et la rue Notre-Dame. Il y avait à l'époque, c'était peut-être pas six (6) accidents, parce qu'on a travaillé en fonction de la donnée – là, on vous donne 2003-2005 – on avait la donnée 99-2001.

3680

Mais ce qui est bien sûr, c'est pas tellement au niveau sécurité comme au niveau des impacts humains. C'est que le nouveau tracé aurait dû faire en sorte, on devait acquérir douze (12) propriétés parmi les vingt (20), je pense qu'il y a vingt-trois (23) ou vingt-quatre (24) propriétés, on devait donc acquérir près de la moitié des propriétés entre la voie ferrée et la rue Notre-Dame si on avait voulu implanter un nouveau tracé en fonction de nos normes actuelles, chaussées de trois point sept mètres (3,7 m), accotements, fossés, etc.

3685 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Je veux préciser ça. C'est par rapport au tracé actuel, je veux dire le chemin actuel, là?

3690 **PAR M. LUC BERGERON:**

C'est la question que madame Fiset a posée, si on avait décidé...

PAR LA PRÉSIDENTE:

3695 Le statu quo amélioré?

PAR M. LUC BERGERON:

3700 C'est ça – non, parce que le tracé, le statu quo amélioré, c'est pas celui-là. Mais la question de madame Fiset, c'est entre la voie ferrée et la rue Notre-Dame. S'il avait été décidé qu'on faisait juste ça, je répète, ça avait pas d'effet sur le bilan routier, et on aurait dû exproprier douze (12) résidences.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3705

Est-ce que le tracé, l'endroit où est placé le tracé privilégié, ou préférentiel, est-ce que vous pouvez nous expliquer la localisation exacte, pourquoi cette localisation exacte, pourquoi pas plus à droite, plus à gauche?

3710 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, vous auriez pu nous poser la question, on aurait pu commencer cent mètres (100 m) plus loin, finir cent mètres (100 m) plus loin! C'est un choix de conception.

3715

C'est qu'on voulait travailler à partir évidemment de la fin de la construction du premier tronçon qui s'était arrêté à la voie ferrée, donc on a poursuivi de la voie ferrée...

PAR LA PRÉSIDENTE:

3720

Mais c'est pas ça ma question. Ma question, c'est, où vous le localisez, ce tronçon-là! Pourquoi exactement il passe à cet endroit-là, le tracé privilégié, pourquoi pas un petit peu plus à droite, un petit peu plus à gauche?

PAR M. CHARLES MORIN:

3725

Madame la Présidente, comme monsieur Bergeron avait commencé à vous l'expliquer, effectivement un tracé, c'est un ensemble de compromis. Il y a des règles qu'il faut suivre aussi, des règles de l'art.

3730

Et pour qu'un tracé soit bon, il faut qu'il y ait une succession de courbes et de droites qui donne dans le paysage un équilibre, qui permet un équilibre en fonction aussi de l'ensemble des impacts.

3735

Alors souvent, nous, bon, au point de vue technique, si on veut, quand on nous demande de créer un nouveau tracé, bien sûr on s'interroge sur le territoire, il y a un travail d'équipe qui se fait, et on vous a mentionné hier et aujourd'hui les différents critères qui nous amènent à déterminer un tracé.

3740

Bien, nous, comme techniciens de la route, on doit traduire toutes ces préoccupations-là par le résultat d'un tracé qui est un équilibre et qui essaie d'être de moindre impact et en même temps, de respecter aussi des critères techniques de fonctionnalité en fonction du comportement des automobilistes et de performance des véhicules.

3745

Ce qui fait que bien sûr, c'est pour ça qu'on voit que présentement, la route actuelle – un instant, je vais sortir mes outils, vous allez voir que je suis autonome et équipé, j'ai un petit pointeur – vous voyez ici que la route actuelle a des rayons très très serrés. Ce qui fait que c'est accidentogène, parce qu'on surprend les conducteurs.

3750

Alors si on ne veut pas surprendre les conducteurs, il faut leur donner ce qu'ils s'attendent et aussi, une caractéristique qui leur permet, qui permet aux véhicules et aux conducteurs de circuler sur ce tracé-là de façon sécuritaire et de façon prévisible, de façon à ce que le tracé soit lisible aussi et qu'il soit bien perçu et qu'il soit suffisamment doux pour ne pas les surprendre.

3755

Alors on essaie d'éviter les courbes très raides, les courbes comme on voit ici et où on est obligé de réduire la vitesse régulière du tracé, c'est des courbes qui surprennent, parce que, bon, souvent, c'est bien beau afficher, mais en réalité, l'affichage d'un défaut de la route, c'est comme un pansement sur un bobo. C'est pas normal, c'est pas souhaitable que ça le soit.

3760

Parce que souvent, il y a beaucoup de conducteurs qui ne regardent pas la signalisation routière; ils conduisent à vue, et la signalisation, par distraction ou par pur manque d'intérêt, ils s'en occupent pas. Alors c'est souvent ce qui cause des accidents.

3765

Alors voyez-vous que le tracé qui est ici débute, comme monsieur Bergeron l'a dit, à la voie ferrée. Bon, une voie ferrée, ça se traverse toujours, j'espère, toujours en ligne droite.

3770 Parce que quand une route est en courbe, vous comprendrez qu'on applique une pente dans la route pour aider les véhicules à ne pas déraiper, ce qu'on appelle le dévers. Alors en ligne droite, la route est assez plane, avec une petite pente de chaque côté pour l'eau, et quand on arrive dans la courbe, le pavage se penche pour faciliter le mouvement, pour éviter que le véhicule dérape vers l'extérieur de la courbe.

3775 Alors voyez-vous, c'est pour ça que vis-à-vis une voie ferrée, c'est bien sûr qu'il faut traverser à plat, on peut pas être en pente au niveau d'une voie ferrée, il faut traverser à plat, donc il faut être en ligne droite.

3780 Alors c'est pour ça qu'on a commencé la courbe à exactement au nord de la voie ferrée. Cette courbe-là, on l'a choisie aussi en fonction du prolongement qu'on doit faire pour poursuivre. Alors voyez-vous, il y a tout un exercice d'équilibre par essais et erreurs.

3785 On savait que lorsqu'on allait traverser la route actuelle plus loin, il fallait passer sous cette route-là, bon, à cause de la topographie du terrain, c'était essentiel de passer dessous pour avoir des pentes raisonnables.

3790 La pente de huit pour cent (8 %) dont on parle, on est capable d'avoir une pente, malgré qu'elle soit relativement forte, elle est quand même aussi très douce par rapport à une pente où on aurait eu par exemple une intersection à niveau ici, il aurait fallu monter beaucoup plus haut.

3795 Alors c'est beaucoup plus simple de monter sur de longue main en dessous, ça nous permet d'avoir une pente plus douce et ça fait aussi un aménagement plus sécuritaire, parce qu'il n'y a pas de croisement.

3800 Alors voyez-vous, il fallait passer ici, on pouvait pas non plus être trop vers l'est, parce qu'on n'avait pas suffisamment de différence de niveau pour être capable de passer en dessous et s'en aller plus loin, vous voyez que là, l'équilibre vient à ce moment-là avec les terres agricoles. Il fallait rester le plus possible du côté résidentiel pour ne pas sectionner la majorité des terres agricoles.

Et tout ça passait de là à là avec...

3805 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Je vais vous demander, quand vous dites là à là, pour les fins de la transcription, il faut être plus spécifique.

3810 **PAR M. CHARLES MORIN:**

Oui, j'avais justement fait le commentaire à mes collègues avant, puis voyez-vous, je m'oublie! Alors vous avez raison.

3810 Pour passer de la voie ferrée au nouveau croisement avec la route actuelle, il fallait y insérer une courbe, une courbe qui, elle, doit être suffisamment douce pour pas répéter les erreurs de la route actuelle, et je vous dirais que la courbe minimum pour une vitesse affichée de quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h), c'est un rayon de quatre cent quarante mètres (440 m). Celui-ci en a neuf cents (900 m).

3815 Mais la raison est que c'est pas toujours souhaitable non plus d'avoir la courbe minimum, parce que même si c'est sécuritaire, dans le territoire, ça fait un tracé mauvais parce que la courbe devient trop courte, et même inconfortable, et peut même aller jusqu'à produire des dérapages si les gens arrivent un peu vite et s'y attendent pas.

3820 Alors avec une courbe de neuf cents mètres (900 m) comme ça, avec un point fixe qu'on a ciblé ici en fonction des terres agricoles, en fonction d'essayer aussi de minimiser les expropriations de résidences ici, et en fonction aussi au rang du Petit-Capsa, vis-à-vis le rang du Petit-Capsa mais à l'intersection avec la route actuelle, tout le secteur résidentiel qu'il y a ici, il s'agissait de minimiser l'impact du nouveau tracé.

3825 Alors comme vous voyez, c'est un équilibre de tout ça. Autant le rayon selon les règles de l'art, essayer d'éviter le secteur résidentiel entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame, tout en essayant aussi de minimiser l'impact sur les terres agricoles, traverser la nouvelle route sous l'ancienne en essayant de minimiser l'impact et ensuite, prolonger le tracé le long de l'alignement des lignes de lots pour ne pas sectionner les lots.

3830 Alors vous voyez, ça explique ici pourquoi le tracé est dans le secteur au nord du croisement, longe une ligne de lot pour, encore là, essayer de minimiser les impacts sur ces lots-là.

3835 Et puis on progresse vers le nord, la courbe suivante, je vous dirais qu'elle a été corrigée par rapport au tracé initial qui était un petit peu plus au sud, dans le secteur où on approche de Grand-Capsa, on est un petit peu plus au sud, mais la présence de terre noire massive dans ce secteur nous a obligés à nous déplacer de cent quelques mètres un peu plus au nord.

3840 Ce qui fait qu'on vient ici introduire à nouveau une courbe selon les règles de l'art encore une fois, en fonction des alignements de part et d'autre. Parce qu'on voit qu'on a une ligne droite de ce côté-ci, une ligne droite de ce côté-là, vous comprendrez qu'entre les deux (2) lignes droites, on pourrait passer une courbe très très courte, très très courte, presque un angle droit, mais c'est pas souhaitable encore là.

3845 Il faut qu'une courbe, en réalité, si je vous fais des confidences techniques, à quatre-vingt-dix kilomètres-heure (90 km/h) ou peu importe la vitesse, il est souhaitable de rester dans une courbe environ une vingtaine de secondes. C'est ce qu'on vise habituellement. C'est ce

3850

qui nous donne la longueur de courbe la plus confortable et la plus agréable à conduire, si on veut, le long d'un tracé.

3855 Plus loin, bien, de la même façon, un peu plus au nord, quand on vient rejoindre la route du Grand-Capsa, c'est par, encore une fois, une courbe qui correspond aux normes de confort mais aussi de visibilité. Parce que bien sûr, plus la courbe est courte, moins on voit loin, parce qu'à ce moment-là, à l'intérieur de la courbe, il y a des obstacles qui peuvent nuire à la visibilité des conducteurs, en hiver la neige, etc. Alors plus la courbe est douce, sans aller au-delà, parce que des très longues courbes sont pas souhaitables; à ce moment-là, ça nous permet
3860 d'avoir un maximum de sécurité.

Surtout quand on arrive à une intersection, la courbe doit être relativement douce pour avoir une bonne visibilité de part et d'autre à l'approche et lorsque les gens désirent s'engager sur la nouvelle route.
3865

Alors je sais pas si ça répond à la question de madame, mais ça explique un peu la méthodologie et l'approche qu'on doit avoir quand on veut proposer un tracé qui s'intègre bien et sur lequel on circule confortablement et en toute sécurité.

3870 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci. C'était la question de madame ici!

Alors madame Fiset, vous, avez-vous d'autres questions?
3875

PAR Mme JULIE Fiset:

Oui, certainement.

3880 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors allons-y.

3885 **PAR Mme JULIE Fiset:**

Avec la route actuelle, les camions entrent dans les barrières du passage à niveau du CP, et lorsque l'autobus scolaire fait embarquer les enfants de mes voisins, plusieurs autos ne peuvent pas s'arrêter aux feux clignotants.

3890 Alors on entend les crissements des pneus, ceux qui peuvent réussir à arrêter. Croyez-vous que vous allez réellement améliorer la situation avec un tracé avec une pente de huit pour cent (8 %) sans obstacle?

Comment allez-vous améliorer notre sécurité en bas du chemin de fer?

3895

PAR M. CHARLES MORIN:

Madame la Présidente, quand on parle de huit pour cent (8 %), c'est huit pour cent (8 %) maximum et c'est un très court, sur une très courte distance au niveau du croisement ici.

3900

Dès qu'on approche du chemin Notre-Dame, de l'intersection avec le chemin Notre-Dame, on est quand même réduit à une pente d'à peu près trois pour cent (3 %), c'est presque plat.

3905

Alors le reste du tracé jusqu'à la voie ferrée, il est relativement plat, de l'ordre de deux (2 %) à trois pour cent (3 %) maximum. Alors c'est le terrain naturel, et même je croirais que c'est plus plat que la route actuelle entre la voie ferrée et le chemin Notre-Dame.

3910

La courbe qui est très douce à l'approche de la voie ferrée, en principe, ne changera pas la distance de visibilité; on va voir très bien la voie ferrée de longue main. Vous voyez, sur une très longue distance, il y aura pas d'obstacle, surtout que ce sont des terres agricoles ici. Je vois pas de problème.

3915

Mais c'est sûr que c'est pas évident quand on n'a pas vu les plans et qu'on l'a pas conçu, mais quand on parle de huit pour cent (8 %), il faut relativiser, c'est vraiment très localisé au niveau du croisement ici...

PAR LA PRÉSIDENTE:

3920

Ici, c'est quoi?

PAR M. CHARLES MORIN:

3925

Ici, au niveau du croisement. Au niveau du croisement entre les deux (2) routes, l'ancienne et la nouvelle.

3930

Et puis le huit pour cent (8 %), il est là. Et on revient graduellement très plat ici, vers le sud au niveau du chemin Notre-Dame. Plus on se dirige vers le nord, plus on rattrape graduellement aussi le niveau plat pour ensuite se rendre jusqu'à Grand-Capsa.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup monsieur.

3935

Avez-vous d'autres questions, madame Fiset?

PAR M. LUC BERGERON:

3940 Madame, je me permettrais de donner une information additionnelle. On m'indique que nous avons mesuré les accidents dans le tronçon reconstruit entre la fin de l'autoroute 40 et la voie ferrée, donc le tronçon en aval du tronçon. Donc les accidents, on avait de 99 à 2001, rencontré trois (3) accidents; de 2002 à 2004, neuf (9), c'est au moment où on a fait la construction; et 2003 à 2005, zéro au niveau de l'intersection.

3945 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Quand vous dites ce niveau-là, c'est quel niveau?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

3950

L'intersection 4^e Rang.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3955

Parfait. Oui madame Fiset.

PAR Mme JULIE Fiset:

3960 J'aurais quelque chose à ajouter là-dessus. Moi, je demeure près du 4^e Rang Est, et il y en a eu, je peux vous dire qu'il y a eu au moins trois (3) accidents. Ça vous a pas été rapporté?

PAR M. LUC BERGERON:

3965 Nous, on travaille avec les statistiques, avec les rapports d'accidents des corps policiers qui sont transmis. On travaille pas, il peut y avoir eu des constats à l'amiable, il peut y avoir eu des accrochages sans rapport d'accident.

3970 Évidemment, si on n'a pas l'information, on la traite pas. Donc nous, c'est les rapports d'accidents qui nous sont transmis, qui sont transmis à la SAAQ par les corps policiers et qui nous sont retransmis par la suite.

Donc je nie pas, il peut y avoir eu des accidents, mais si les accidents ont été traités par des constats à l'amiable ou sans rapport d'accident, on n'a pas l'information.

3975 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Peut-être une précision! Vous avez parlé du 4^e Rang Est, OK, l'intersection en question, c'est le 4^e Rang Ouest. Donc c'est au niveau du chemin de fer, c'est pas tout à fait la même place.

3980 **PAR Mme JULIE Fiset:**

OK. Madame la Présidente, si vous me permettez, il y a quelqu'un qui était malade et qui pouvait pas venir ce soir, il est venu me porter sa question pour lui, est-ce que je peux la poser pour lui?

3985

PAR LA PRÉSIDENTE:

Certainement, avec plaisir.

3990

PAR Mme JULIE Fiset:

Il dit, avec la forte pression de la circulation...

PAR LA PRÉSIDENTE:

3995

Madame, je m'excuse, il faut que vous identifiez la personne pour les fins de la transcription! Comment s'appelle cette personne dont vous avez le mandat de transmettre les questions?

4000

PAR Mme JULIE Fiset:

C'est monsieur Guy Pelchat.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4005

Parfait. Merci beaucoup. Excusez-moi.

PAR Mme JULIE Fiset:

4010

Avec la forte pression de la circulation pour les résidents – bien, je l'ai résumée, parce que sa question, elle avait une page complète, je la résume un peu, parce que je sais qu'est-ce qu'il veut apporter!

4015

Il me dit, avec la forte pression de la circulation pour les résidents entre la rue Notre-Dame et le 3^e Rang, due au développement résidentiel dans les municipalités au nord de Saint-Augustin, ce qui augmentera la densité de la circulation.

4020

Est-ce que le ministère a prévu un accommodement raisonnable pour les résidents qui seront fortement incommodés par les bouchons de circulation qui se feront devant eux?

PAR M. LUC BERGERON:

Je comprends pas la question, non.

4025 **PAR Mme JULIE FISET:**

Autrement dit, toute la circulation qu'il y a, vous faites une nouvelle route pour pouvoir circuler amplement, puis vous dites qu'il va passer beaucoup d'automobilistes. Mais lorsqu'ils vont arriver, à partir du chemin de fer, vous changez le problème de place, la circulation, elle, le même débit va continuer, le bouchon va se retrouver entre le chemin de fer et l'accès à l'autoroute 40?

4030

Lui, il mentionnait aussi qu'il y avait beaucoup de développement à Sainte-Catherine, donc ça va augmenter la densité, automatiquement la densité des autos. C'était suite à ça, sa question qui le préoccupait.

4035

PAR LA PRÉSIDENTE:

Comprenez-vous un petit peu?

4040

PAR M. LUC BERGERON:

Oui, bien...

4045 **PAR Mme JULIE FISET:**

Si vous comprenez pas, je peux vous lire toute la page qu'il a écrite!

PAR M. LUC BERGERON:

4050

Nous n'avons pas d'accommodement raisonnable à faire. Je pense que nous, on a essayé de planifier un tronçon routier qui soit sécuritaire et qui puisse accepter les volumes de circulation actuels et prévisibles à plus ou moins long terme.

4055

On a fait des simulation en fonction d'une augmentation de circulation dite normale, deux-trois pour cent (2 %-3 %) par année, qui ferait en sorte que le réseau routier dont on parle ici va être capable de prendre la circulation de transit et locale qui va y circuler.

4060

Maintenant, en amont ou en aval du tronçon donc, je comprends ce que vous dites, c'est entre l'autoroute et la voie ferrée, bien, le tronçon a été reconstruit en 2002-2003; à ce que je sache, le tronçon est actuellement relativement très fluide, à moins qu'il y ait des changements majeurs dans le développement de Sainte-Catherine, puis on a vu qu'il y avait pas de prévision de développement à court terme, nous doutons que la circulation va

4065 s'accélérer de façon telle qu'on va ramasser des bouchons de circulation entre l'autoroute et la voie ferrée.

Maintenant, si tel était le cas dans quelques années, on verra ce qu'on pourra faire. Mais actuellement, ce qui est certain, c'est qu'actuellement, il passe environ dix (10 000) à douze mille (12 000) véhicules par jour en DJMA et l'été on a vu que c'est treize mille (13 000) véhicules. On a vu la contrainte que ça cause dans l'axe, donc beaucoup d'accidents, qualité de vie minimisée pour les riverains. C'est ce qu'on a tenté de régler.

4075 Maintenant, en aval du projet, donc entre la quarantième, c'est pas l'objet du projet, je dis pas que si jamais la situation se dégradait à un point tel, puis ce sera toujours en fonction des accidents, ce sera toujours en fonction – nous n'intervenons pas uniquement à des fins, si la seule raison d'être d'un projet, c'est d'augmenter la fluidité de la circulation, ça prend beaucoup de justification pour être capable de passer à travers un projet.

4080 Il faut absolument qu'on puisse introduire des problématiques de sécurité routière avant qu'on puisse intervenir, puis on n'anticipe pas de problème dans le premier tronçon qui a été construit, je le répète, il y a à peine quelques années.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4085 Merci. Avez-vous d'autres questions?

PAR Mme JULIE Fiset:

4090 Est-ce que je pourrais me permettre une question d'éclaircissement?

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui, oui, allez-y.

4095 **PAR Mme JULIE Fiset:**

4100 Moi, j'aimerais savoir quand le ministère des Transports explique qu'il travaille sur le projet d'un tracé, quel est son cheminement, à partir du tracé du projet jusqu'à ce qu'il soit adopté, réalisable autrement dit?

PAR M. LUC BERGERON:

4105 Bien, c'est, en tout cas depuis que moi, je suis à la Direction de la Capitale-Nationale depuis 1993, donc ça fait treize (13) ans, c'est exactement la même méthode qu'on a adoptée pour les grands projets qu'on a développés dans les dernières années, que ce soit la 175 ou des projets dans Charlevoix.

C'est que nous nous associons maintenant toujours avec le milieu, le milieu étant la plupart du temps la municipalité, parfois la MRC.

4110 Donc quand je dis la municipalité, c'est souvent les équipes techniques de la municipalité, donc qu'on parle de l'aménagiste de la MRC, on peut parler du directeur général de la municipalité, bon, etc.

4115 Donc on va développer des concepts avec eux, donc différentes variantes. On peut développer, on voit ici qu'on en a présenté huit (8), mais on a pu en étudier une quinzaine, mais on en a développé suffisamment de façon élaborée, huit (8). Stoneham, ceux qui ont suivi les débats qu'on a eus avec la population, on en avait développé plusieurs.

4120 Donc on tente avec le milieu de développer des variantes.

4125 Depuis plusieurs années, le ministère va rencontrer la population en amont du processus, donc bien avant de proposer des tracés, des projets au gouvernement, au ministre, au député. On va présenter le projet à la population pour connaître son avis, ce qui nous aide, dans la grande grande majorité des cas, à bonifier nos variantes.

4130 Par la suite, si le projet passe la rampe, on va réaliser une étude d'impact qu'on va présenter au ministère de l'Environnement; s'ensuivra, si le projet est majeur, donc l'intervention du BAPE, donc l'information publique. S'il y a des demandes d'audience publique, audience publique.

4135 Donc souvent dans les étapes, on a vu ici que le projet chemine depuis 1998, nous sommes en 2007, donc nous avons rencontré depuis 1998 nombre de citoyens, pas juste en séances d'information publique, mais de façon personnalisée; nous avons rencontré un groupe de citoyens ici, une quarantaine de personnes à plusieurs reprises.

4140 Nous avons rencontré un certain nombre de citoyens en médiation qui nous ont permis, je crois, d'améliorer, de bonifier, puis c'est partout, on a fait exactement la même démarche à Stoneham, on a fait la même démarche dans différents projets qu'on a menés à Charlevoix.

4145 Donc c'est une démarche essentiellement de consultation, on associe le milieu et on tente de répondre à des besoins de sécurité routière et partout partout partout, le projet est toujours un compromis, parce que le ministère gère le réseau supérieur, c'est toujours un compromis entre une vocation de transit et des besoins des riverains qui sont souvent à cent quatre-vingts degrés (180°) et qu'on tente de concilier.

Je sais pas si j'ai répondu à la question?

PAR Mme JULIE Fiset:

4150 Non.

PAR M. LUC BERGERON:

4155 Bon! Qu'est-ce que vous auriez aimé que je vous dise?

PAR LA PRÉSIDENTE:

Quelles seraient vos précisions?

4160 **PAR Mme JULIE Fiset:**

4165 C'est parce que lorsqu'il y a eu médiation, c'est pas le même processus que vous nous avez raconté. Je voulais vous le faire dire ce soir, parce que je me suis aperçue que vous avez pas mentionné – la question vous a déjà été posée ce soir, vous l'avez répondu, je vous repose une question différente, et vous répondez la même chose que vous avez répondu à l'autre alors qu'en médiation, vous nous avez pas répondu ça. Ça commençait pas comme ça.

PAR M. LUC BERGERON:

4170 Je comprends pas votre intervention. Qu'est-ce qu'on vous a pas dit de la même façon en médiation qu'on vous dit ce soir?

PAR Mme JULIE Fiset:

4175 Quand on est allé en médiation – d'abord est-ce que je peux me permettre?

PAR LA PRÉSIDENTE:

4180 Allez-y.

PAR Mme JULIE Fiset:

4185 Quand on est allé en médiation, je vous ai demandé comment ça se décidait, les projets. Vous m'avez répondu: en premier, ça passait sur le bureau du député qui approuvait, ensuite ça faisait son cheminement.

Ce soir, il en est pas question du bureau du député, il est nullement question de ça.

PAR M. LUC BERGERON:

4190

Madame Fiset, je ne vous ai jamais dit ça.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4195

Bon là, écoutez...

PAR Mme JULIE Fiset:

4200

On va rester là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

... on va rester là, c'est pas productif.

4205

Avez-vous d'autres questions?

PAR Mme JULIE Fiset:

4210

Non.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup, madame Fiset. Si vous avez d'autres questions, vous nous les donnez par écrit, vous les envoyez au BAPE.

4215

PAR Mme JULIE Fiset:

Je l'ai déposée, celle que j'avais.

4220

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci.

PAR Mme JULIE Fiset:

4225

Merci beaucoup.

4230

ALEXANDRE TURGEON

PAR LA PRÉSIDENTE:

4235

J'appelle monsieur Turgeon.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4240

Merci madame la Présidente. J'ai deux (2) petites questions, et un citoyen m'a demandé, parce que le registre était fermé, d'ajouter une toute petite simple question qui est pas très compliquée à répondre pour le ministère.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4245

Comment s'appelle ce citoyen?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4250

C'est un citoyen qui était au registre plus tôt, j'ai pas le nom du citoyen.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4255

C'est parce que c'est pour les transcriptions, c'est pas pour mes fins personnelles. Ah, c'est monsieur Boucher, monsieur Paul-Guy Boucher!

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4260

Je vais peut-être commencer par sa question, parce qu'elle est très simple à répondre.

Monsieur Paul-Guy Boucher demandait à savoir, est-ce que le long du nouveau tracé qui est prévu, là où le ministère des Transports prévoit des emprises de non-accès, si le ministère va également empêcher l'affichage commercial de part et d'autre de cette route-là?

4265

PAR LA PRÉSIDENTE:

Bonne question. Allez-y monsieur Bergeron.

PAR M. LUC BERGERON:

4270

Le ministère n'intervient pas sur l'affichage commercial. Nous avons deux (2) types d'affichage. Il y a l'affichage évidemment, l'affichage du ministère, l'affichage de destination, de prescription.

4275 Il y a un deuxième type d'affichage qui est l'affichage bleu qui est l'affichage touristique qui relève pas du ministère des Transports, qui relève des associations touristiques régionales.

Et en ce qui concerne l'affichage commercial, ce n'est autorisé que sur l'autoroute et c'est la signalisation payante.

4280

Maintenant, il peut y avoir de la signalisation, un citoyen, un commerce peut s'afficher le long du réseau routier à la condition qu'il soit à l'extérieur de nos emprises.

Donc nous n'autoriserons pas d'affichage commercial dans notre emprise.

4285

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci.

4290

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Madame la Présidente, mes deux (2) questions, la première concerne le coût. Dans la présentation, on parlait que la variante C qui était retenue par le ministère était de huit point six millions (8,6 M\$); depuis hier...

4295

PAR LA PRÉSIDENTE:

Huit point trois (8,3 M\$). Puis après ça, on parlait de onze point huit (11,8 M\$).

4300

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Les citoyens ont parlé de douze (12 M\$), ça a pas été confirmé. C'est quoi les coûts à jour de la solution retenue par le ministère?

4305

PAR M. LUC BERGERON:

Je vais essayer de démêler ça, madame la Présidente.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4310

Est-ce que je peux juste finir ma question, madame la Présidente?

Donc quels sont les coûts de l'option retenue et considérant l'envergure, c'est quand même pas rien, si c'est effectivement onze point huit millions (11,8 M\$), est-ce qu'il serait pas judicieux, avant de dépenser autant d'argent, d'essayer des mesures nettement moins coûteuses?

4315

PAR LA PRÉSIDENTE:

4320 Bien ça, c'est une question d'opinion, je veux pas m'embarquer là-dedans. Vous le direz dans la deuxième partie.

4325 Là, on va demander les coûts, juste les coûts, puis moi, je voudrais ajouter, avec tout ce qu'on a entendu depuis deux (2) jours, toute la bonification dont vous nous avez fait mention au cours de la médiation, je voudrais savoir exactement les coûts, puis surtout que ça va prendre je sais pas combien de temps avant d'avoir toutes les études puis la CPTAQ, puis le décret après et ainsi de suite.

4330 Actuellement, puis ce que vous entrevoyez dans un futur assez rapproché.

PAR M. LUC BERGERON:

4335 Le coût d'un projet est composé de plusieurs éléments et il est composé d'abord de travaux. Donc on a parlé dans les études de variantes, vous avez vu dans les différentes comparaisons qu'on a faites entre les variantes, on a parlé de cinq point huit (5,8 M\$), six point huit (6,8 M\$), huit point cinq (8,5 M\$), ça, c'était des coûts de travaux.

4340 Donc on parle ici d'un projet de douze millions (12 M\$) qui est composé d'une variante travaux, qui est composé d'une variante honoraires professionnels. Donc nous allons engager des professionnels, des firmes de génie, des biologistes, des agronomes pour aider la recherche de terres de compensation pour la Ferme Pierre Fiset.

4345 Donc tous les mandataires qu'on devra engager pour poursuivre le projet en termes d'études, de plans et devis, de surveillance lors des travaux, ça, c'est la composante horaires professionnels.

4350 Et puis enfin, il y a une troisième composante – il y a quatre (4) composantes – il y a une troisième composante qui s'appelle les acquisitions, donc les frais d'acquisition de propriétés, les frais de déplacement, les frais notariés, tout ce qui va tourner autour des acquisitions, c'est une troisième variante.

4355 Et enfin, il y a une quatrième variante qu'on appelle les services publics. Donc tout le coût des déplacements de services publics, d'utilités publiques, donc les poteaux de l'Hydro, de Bell, etc., le câble. Donc il y a quatre (4) variantes.

Et la somme des quatre (4) variantes dans ce projet-ci représente la somme de douze millions (12 M\$).

4360 Je fais tout de suite une nuance, c'est un coût estimé du projet. Nous ne sommes pas encore à la phase plans et devis. Donc le ministère a des barèmes, nous savons à peu près

combien coûte un kilomètre (1 km) de réseau à construire, mais il faut comprendre que lorsque nous serons à la phase plans et devis – je donnais l'exemple hier des bassins de rétention – on n'a pas encore la dimension, donc lorsqu'on connaîtra la dimension, on aura un coût exact.

4365 Donc à un moment donné, dans le temps, le coût va se préciser.

Bien sûr, l'évaluation de douze millions (12 M\$), c'est une évaluation qui a été faite en 2002.

4370 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Ah oui!

4375 **PAR M. LUC BERGERON:**

Réactualisée en 2005. Ce qui fait en sorte que si le projet se réalise dans trois (3) ans, cinq (5) ans, dix (10) ans, bien évidemment, ce sera pas le même coût.

4380 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

OK. Avez-vous une question supplémentaire?

4385 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Oui, une dernière question, madame la Présidente. Le gouvernement du Québec a adopté en mars 2006 la Loi sur le développement durable qui prévoit que chaque ministère doit se doter d'une stratégie en matière de développement durable, d'un plan d'action.

4390 Le ministère des Transports, sous l'impulsion de Denis Jean qui est un très dynamique sous-ministre au ministère des Transports...

4395 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Pas de commentaire s'il vous plaît!

4400 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

... a fait de l'adoption de cette stratégie-là une priorité pour l'année en cours. Je me demandais si ça se transmettait à la Direction régionale et est-ce que considérant que cette nouvelle loi là a été adoptée après que le ministère ait déposé son projet au ministère de l'Environnement, puis qu'il arrive en audience publique, s'il y avait pas une espèce de retenue et si on n'avait pas une tendance à mettre un "hold" sur les projets ou si au contraire, on continuait "business as usual" tant que la stratégie du ministère était pas adoptée?

PAR LA PRÉSIDENTE:

4405

OK. En d'autres mots, est-ce que vous mettez en application les principes, les seize (16) principes du développement durable?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4410

Est-ce que par exemple, pour faire un pendant avec l'aménagement du territoire, en attendant que le schéma d'aménagement soit adopté, souvent on se donne certaines règles de contrôle intérimaire pour prévenir pendant tout le temps qu'on prend pour mettre en place le nouveau schéma d'aménagement, donc pour le rédiger, pour passer les étapes de consultation, pour le faire approuver, alors là, ça va prendre un certain temps au ministère pour se doter de cette stratégie-là.

4415

Alors est-ce que le ministère, dans les directions régionales au niveau des projets, on se donne une certaine retenue ou si ça n'a pas encore de changement dans l'opération?

4420

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que je comprends bien si je dis que le projet va être retenu jusqu'à temps que tous les schémas soient adoptés et en vigueur et que la loi, à ce moment-là, s'appliquerait, la Loi sur le développement durable?

4425

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Oui, c'est une façon effectivement qu'on pourrait comprendre la question, que le ministère décide lui-même de retirer son projet suite à l'adoption de sa propre stratégie.

4430

Je demandais carrément plus en amont, si déjà dans l'opération, il y a un changement que ça opère ou sinon, pas encore?

4435

PAR LA PRÉSIDENTE:

OK. Est-ce que le projet a été perméable à tous les principes du développement durable depuis le début de son exécution jusqu'à aujourd'hui?

4440

PAR M. LUC BERGERON:

Madame, vous avez ici sur l'acétate la mission du ministère. Je vais la lire, c'est pas long:

4445 "S'assurer sur tout le territoire du Québec – ça s'applique donc à la Capitale nationale à ce que je sache – la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec."

4450 Puis cette mission-là, elle a pas été inventée hier, elle date de plusieurs années. Donc du développement durable, on n'a pas attendu d'avoir une loi, on fait du développement durable.

4455 La Direction de la Capitale-Nationale a des biologistes, des spécialistes en environnement, ils ont contribué à ce projet-là. Nous nous targuons d'avoir fait un projet qui contribue de toute façon au développement durable du Québec, même si on l'a pas identifié comme un objectif spécifique à travers nos quatre (4) objectifs, c'est quelque chose qui nous habite à tout moment, et du développement durable, oui, on pense que ce projet-là répond à la définition du développement durable.

4460 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Êtes-vous satisfait?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4465 Bien, je comprends que la réponse, c'est non. Que le fait que le sous-ministre ait dit que c'était une priorité de se doter d'une stratégie, ça avait pas encore changé quelque chose dans l'opérationnel à la Direction régionale, puisqu'elle considère qu'elle le faisait déjà. Mais je vais me satisfaire de cette réponse-là.

4470 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

4475 Bien moi, j'ai rajouté dans ma question, est-ce que c'est perméable en ce sens que c'est évolutif, et il m'a répondu que oui. Il m'a dit que de toute façon, il en faisait dès le départ, mais qu'avec la loi qui est passée en avril dernier que nécessairement...

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Ils vont devoir s'ajuster.

4480 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

... ils s'ajustent automatiquement, puis de toute façon, s'ils s'ajustent pas, ils passent au BAPE.

4485 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Au batte ou au BAPE?

PAR LA PRÉSIDENTE:

4490 Les deux (2).

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

4495 Merci madame la Présidente.

SYLVAIN TURMEL

4500 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Sylvain Turmel s'il vous plaît.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

4505 J'aimerais ça qu'on mette la photo de la grange de son étable coin 4^e Rang Ouest. Effectivement.

4510 Tout à l'heure, j'ai discuté de l'intersection qu'il y avait un petit peu plus au sud, parce que là, on parle d'accidentogène. Je parle encore de sécurité, moi, là.

Coin 3^e Rang, Fossambault, est-ce que vous avez des chiffres sur des accidents?

PAR M. LUC BERGERON:

4515 Non, ça fait pas partie du projet, j'ai pas de chiffre ici ce soir, non.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

4520 Si je vous dis que, puis ça, la Ville de Saint-Augustin pourrait le dire, cet été, rien qu'à ma mémoire, j'ai cinq (5) accidents dont peut-être deux (2), pas peut-être, deux (2) avec des interventions pompiers. Là, c'est sûr, je vais vous croire, ça accentuera pas la vitesse, mais là, j'arrive à cette intersection-là.

4525 Moi, j'arrive par le 4^e Rang Ouest parce que j'ai des terres du côté ouest de madame Fiset, j'arrive avec un tracteur à foin. Savez-vous comment ça me prend de temps pour descendre ça sur ma terre plus bas avant de sortir de là? Puis là, on vient de me mettre une courbe juste juste avant. Les gens, quand je tourne, ça descend, ça descend, ça descend, puis à un moment donné, je les vois en haut, ça descend, ils ralentiront pas plus à cause de ça. Puis en plus, il y a une courbe.

4530

Puis je suis pas le seul à passer là, madame Fiset, tous les agriculteurs passent par là. Justement d'ailleurs elle, pour aller sur sa terre, il va falloir qu'elle passe par là.

4535 Le tracteur, ça va pas vite. Je pars au neutre, voyage de foin, il y a tu de quoi qui a été étudié là-dessus?

PAR M. LUC BERGERON:

4540 Moi, je gère un réseau routier. On a dit éloquemment depuis deux (2) jours, c'est une route de transit où il circule douze mille (12 000) véhicules par jour, où les gens circulent à une vitesse moyenne de quatre-vingt-quinze-quatre-vingt-dix-huit kilomètres-heure (95 km/h-98 km/h).

4545 Il est clair dans mon esprit qu'une telle route, la route actuelle en tout cas, est pas construite, ça n'a pas été conçu pour faire circuler des véhicules, des tracteurs qui vont circuler à très basse vitesse.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

4550 Je vais aller passer où?

PAR M. LUC BERGERON:

4555 Donc c'est un compromis. C'est la sécurité, c'est une chose qui appartient à tout le monde, ça vous appartient comme ça appartient à l'utilisateur qui circule sur la route.

4560 J'ai la prétention de croire que le nouveau tracé, il sera peut-être pas plus sécuritaire pour les tracteurs, mais il va y avoir des accotements plus larges, les accotements vont être pavés, ce qui va faire en sorte que ça va vous faire un espace beaucoup plus sécuritaire qu'actuellement pour circuler avec un tracteur à basse vitesse sur une route où les gens circulent à cent kilomètres-heure (100 km/h) et douze mille (12 000) véhicules par jour.

4565 Cette route-là, c'est pas une route de ferme, c'est une route de transit, une route régionale sur laquelle la fonction d'une route de transit, c'est une route qui dessert les collectivités qui habitent tout le long de son parcours, et c'est pas une route pour faire circuler des motoneiges, pas plus que c'est une route – bon, c'est un compromis qui est fait avec le milieu pour faire circuler les véhicules comme les tracteurs.

4570 Mais j'irais pas, je prétendrais pas vous faire accroire que c'est très sécuritaire, puis vous allez être en totale sécurité; vous l'étiez pas de toute façon aujourd'hui sur la route actuelle.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4575 Oui, mais monsieur Bergeron, on a une donnée qui est essentielle. Vous passez en territoire agricole, il faut quand même que vous preniez en considération le transport de la marchandise agricole.

PAR M. LUC BERGERON:

4580 Je comprends. C'est ce que les citoyens font. Mais j'essaierai pas de faire accroire à tout le monde que nous allons construire une route de transit qui va être sécuritaire pour tous ceux qui vont y circuler.

4585 Actuellement, c'est pas sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, ils y circulent pareil.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4590 Non, mais là, on est en territoire agricole, il y a pas rien de prévu pour drainer la circulation...

PAR M. LUC BERGERON:

4595 Non, on n'a pas prévu de voie pour les tracteurs, non. C'est une route de deux (2) voies de circulation pour du trafic de transit.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4600 Est-ce qu'il y a des gens qui ont des terres de part et d'autre de la route, comment ils font pour traverser à ce moment-là?

PAR M. LUC BERGERON:

4605 Ils peuvent traverser, il y a pas de problème. Mais là, on parle de circuler le long de la voie. C'est un compromis qu'ils vont devoir faire.

Ils vont devoir, au même titre que le citoyen qui habite sur n'importe quelle route au Québec puis qui va circuler avec un tracteur dans le chemin, il va devoir faire attention. Comme le tracteur va devoir faire attention.

4610

Cette situation-là, elle existe à la grandeur du Québec.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4615 Oui, mais il y a des accommodements aussi.

PAR M. LUC BERGERON:

Comme?

4620 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bien, j'ai fait plusieurs routes, puis plusieurs audiences, puis il y a des accommodements.

4625 **PAR M. LUC BERGERON:**

4630 Regardez madame, moi, je gère la 138 de Grondines jusqu'à Baie-Sainte-Catherine, puis il y a plein d'agriculteurs, puis c'est un deux (2) voies de circulation, c'est une route nationale. La 138, c'est une route nationale, il y a plein d'agriculteurs qui utilisent la 138 actuelle. On n'a pas fait des voies de circulation.

4635 Donc ce qu'on tente, comme gestionnaire du réseau routier, on va essayer de les aider lorsque c'est possible par un accotement un peu plus large, c'est ce qu'on fait ici. On va paver des accotements, c'est ce qu'on a fait sur le 138 de Grondines jusqu'à Baie-Sainte-Catherine, pour tenter d'aider les piétons, les cyclistes, les véhicules un peu plus lents, mais on ne fait pas d'aménagements spécifiques...

PAR LA PRÉSIDENTE:

4640 Est-ce qu'il y a des ponceaux pour aller d'une terre à l'autre des fois?

PAR M. LUC BERGERON:

4645 Ça peut arriver, ça peut arriver.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Dans ce cas-ci, est-ce qu'il y a eu une demande à cet effet-là?

4650 **PAR M. LUC BERGERON:**

Non.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

4655 Je fais remarquer que la question que j'ai posée, vous ne mettez pas de pavage sur l'accotement, c'est déjà comme ça. Je parle, moi, de la section devant cette résidence-là en descendant.

4660 Donc la courbe, autrement dit, vous me dites que ça va être plus sécuritaire, ça sera pas plus sécuritaire, dans le sens que les gens vont arriver d'une courbe, puis là, ils vont arriver avec un tracteur qui va être arrêté.

4665 Tandis qu'avant ça, ils descendaient, puis ils voyaient le tracteur, puis même encore là, c'était difficile. Tandis que là, ils vont arriver d'une courbe, puis je vais être devant, dépassé sa résidence, puis eux autres, ils vont descendre.

PAR M. LUC BERGERON:

4670 Nous n'avons pas fait d'aménagements spécifiques pour un tracteur, non.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Il y a plus qu'un tracteur dans votre coin?

4675 **PAR M. SYLVAIN TURMEL:**

Oui, il y en a plusieurs.

PAR M. LUC BERGERON:

4680 Non, mais je parlais de lui.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

4685 Une journée de foin, quand je fais une journée de foin, je fais peut-être quinze (15) voyages, quinze (15) voyages aller-retour entre le 4^e et le 3^e.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4690 Êtes-vous le seul?

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

Non.

4695

PAR LA PRÉSIDENTE:

Il y a d'autres propriétaires?

4700 **PAR M. SYLVAIN TURMEL:**

Il y a madame Fiset, Vézina effectivement. Tous ceux qui ont des terres, qui louent des champs aussi, OK, parce que là – d'ailleurs, madame Fiset, si vous lui trouvez un accommodement, une terre proche, c'est sûr qu'il va falloir qu'elle utilise cette route-là.

4705

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que vous vous proposez de faire un mémoire, un mémoire collectif? Si vous avez une demande en ce sens avec plusieurs personnes qui vivent la même situation?

4710

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

Oui. Ça, c'était ma première question.

4715

PAR LA PRÉSIDENTE:

Parfait.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

4720

Ma deuxième, le Bureau d'audiences publiques en environnement, puis là, j'entendais le développement durable. J'aimerais ça qu'on prenne une photo de la bretelle, de la bretelle qui est aménagée. Effectivement, cette photo-là.

4725

À l'intérieur, entre la bretelle – effectivement dans ce coin-là! Il y a bien d'ailleurs, où ce que la bretelle passe, exactement où ce que la bretelle passe, OK, un petit peu plus ce côté-là, arrêtez ça là! À cet endroit, juste là, où ce que la bretelle va passer, il y a une source dans un petit cap, ça descend, ça cascade à travers les roches.

4730

Je sais pas si c'est la à Première ou la Deuxième Guerre mondiale, ils ont construit une "dam" c'était de l'eau qui servait à toute la population du bas. C'est une eau qui est potable. Cette "dam"-là, c'est sûr qu'elle est présentement sur ma propriété. Je vois dans le fond de l'eau jusqu'au fond. C'est tellement une bonne eau que la truite, il y en a dedans. J'en aiensemencé il y a plusieurs années. Elle vit, je me la fais bouffer par des hérons, je m'en accomode, OK, c'est plaisant.

4735

Ça va être dur pour ce qu'on appelle le développement durable, essayer de créer une source d'eau, que l'eau sort à travers de la roche etc., directement sur ce tronçon-là.

4740

Ça, c'est la question que je pose sur le développement durable, mais il y a personne qui va pouvoir me donner ça, surtout pas non plus une cabane à sucre proche de Québec, vous pourrez pas m'en trouver une comparable, c'est impossible. Je veux dire, on oublie ça.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4745 Est-ce que vous aviez cette donnée-là lorsque vous avez fait vos études? Dans l'étude d'impact?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

4750 Concernant la cabane à sucre?

PAR LA PRÉSIDENTE:

4755 La cabane à sucre, vous l'aviez.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

Mais concernant la source d'eau, non.

4760 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous l'aviez pas. Alors vous en prenez bonne note?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

4765 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4770 Est-ce qu'on s'entend là-dessus, monsieur Bergeron?

PAR M. LUC BERGERON:

4775 Tout à fait. Je reçois très bien le commentaire de monsieur. J'essaie pas de dire qu'un tel projet n'a pas d'impact sur personne. J'ai été le premier à reconnaître que le projet avait des impacts importants humains sur nombre de résidences, puis ça aura des impacts, on l'a reconnu aisément, sur le milieu agricole. On a été en médiation avec madame Fiset, on a pris des engagements. On n'essaie pas de minimiser le fait que le projet n'aura pas des impacts. Le projet a des impacts.

4780 On tente le plus possible de les minimiser. On vous a expliqué de la façon dont on a conçu le projet, puis tout ça, puis on a des mesures de compensation qui vont tenter de corriger.

4785 Maintenant, je comprends que dans votre vie de tous les jours, il y a des éléments qui sont peut-être plus "sentimentals" que je reconnais. Vous parlez de l'eau, la source, l'histoire, je comprends ça, j'essaie pas de dire qu'il y a pas d'impact.

PAR M. SYLVAIN TURMEL:

4790 Ça va plus loin que ça. Il y a de l'histoire là-dessus, mais ça va plus loin que ça, parce que cette source-là, ça démarre pas gros, ça démarre ça de gros, mais quinze pieds (15 pi) plus loin, c'est rendu ça de gros, ça de gros. C'est ce qui donne de l'eau à toute ma terre, à la terre à monsieur Vézina, OK.

4795 Vous allez me dire que maintenant, les animaux n'ont plus le droit de boire dans ces cours d'eau là, sauf qu'il y a une chose par contre, avant qu'elle se dessèche, ma terre, ça va prendre du temps. Mais sauf que si on vient jouer là-dedans, l'eau va être détournée, ça, j'en suis sûr. Puis ça ira plus sur ma terre, ça ira plus sur celle de Vézina, ça ira plus sur celle de madame Fiset non plus, ça, j'en suis certain.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

4805 Je peux vous dire qu'on fait faire des inventaires hydrogéologiques. Honnêtement, je crois pas que dans l'étude d'impact, ça avait été identifié, mais on peut dire, et puis aujourd'hui, il se trouve que notre spécialiste en biologie qui était ici aujourd'hui n'est pas là pour pouvoir vous donner l'information qui concerne ces éléments-là.

4810 On peut s'entendre pour dire qu'on va documenter cet aspect-là et vous revenir avec des informations.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui, sûrement!

4815

PAR Mme MARYSE HAMEL:

Oui.

4820 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Très important. Merci beaucoup d'avoir apporté cet élément, monsieur.

4825

QUESTIONS DE LA COMMISSION

4830 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors je pense qu'il y a plus de questions, mais on n'a pas quand même fini, j'en ai trois (3) autres, des questions assez rapides!

4835 Concernant ce qu'a dit monsieur Turmel pour le voyageant, est-ce qu'on prend pour acquis que le voyageant, son matériel avec les véhicules agricoles, est-ce qu'on prend pour acquis que vous allez réfléchir à cette nouvelle donnée là et puis que vous allez nous revenir en même temps que l'élément naturel dont il vient de faire mention, c'est-à-dire faciliter le passage sécuritaire des véhicules agricoles?

4840 Vous allez le documenter, ce sujet?

PAR M. LUC BERGERON:

4845 On peut sûrement rencontrer ces personnes-là puis voir c'est quoi le trajet dont on parle ici. J'ai pas compris que c'était une traverse; j'ai compris qu'il voulait circuler le long du réseau actuel pour communiquer avec ses terres. Il faudrait voir si on parle de traverse ou si on parle de longer le trajet actuel.

4850 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

D'accord. Je compte sur vous pour investiguer dans ce domaine-là?

PAR M. LUC BERGERON:

4855 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4860 Parfait. Alors on vous attend avec votre réponse, ces deux (2) réponses-là.

Maintenant, monsieur Turmel, vous allez faire un mémoire, c'est ça? Parfait.

4865 Moi, j'ai des questions assez rapides, là, concernant le paysage, parce que ça n'a pas été soulevé. J'attendais que ce soit soulevé par les citoyens.

Vous dites à la page 71 du PR3.1 que, et je cite:

4870 "Par sa rareté, le paysage agricole est fortement valorisé et fait l'objet d'une protection
légale de la part des autorités fédérales, provinciales, ainsi que la Communauté métropolitaine
de Québec."

4875 Pouvez-vous m'expliquer, parce que je voudrais comprendre c'est en vertu de quelle loi,
ça, là? Je connais pas de loi sur le paysage actuellement. Je connais la LAU, mais fédérale,
j'aimerais bien comprendre.

PAR M. LUC BERGERON:

4880 Je vais demander à madame Nolet de répondre à cette question.

PAR Mme MARIE NOLET:

4885 En fait ce qui est nommé là, c'est le paysage agricole qui est protégé. Le paysage
agricole, c'est la CPTAQ, donc c'est la Loi sur la protection agricole, du territoire agricole, mais
évidemment la Loi sur la protection du territoire agricole, ça permet de protéger le paysage
agricole.

4890 La Loi sur les forêts permet de protéger le paysage forestier. Les schémas
d'aménagement ou les lois d'urbanisme permettent de protéger le paysage urbain. C'est dans
ce sens-là que c'est écrit dans l'étude d'impact.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4895 Ah, c'est dans ce sens-là, c'est très vague, merci beaucoup. Parce que je connais
d'autres pays qui ont des lois spécifiques sur le paysage.

PAR Mme MARIE NOLET:

4900 Malheureusement, on n'en a pas ici.

PAR LA PRÉSIDENTE:

C'est pour ça que je voulais l'entendre spécifier, merci beaucoup madame.

4905 Aussi, on mentionne dans l'étude d'impact qu'il y avait une croix, une croix qui faisait
partie du patrimoine, une croix de chemin. J'ai regardé partout et je la vois pas, cette croix de
chemin là. Est-ce qu'elle a disparu entre temps?

PAR M. LUC BERGERON:

4910 On va vous la montrer.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4915 Est-ce qu'elle est encore sur le territoire? Elle est déplacée? On est allé au Petit-Capsa. Elle est pas sur une intersection?

Peut-être que les citoyens peuvent m'indiquer si elle existe encore. Vous savez pas?

4920 Oui, elle est là sur la photo, mais je l'ai pas vue factuellement. Est-ce qu'elle est encore là?

PAR Mme MARYSE HAMEL:

4925 Juste vous dire qu'à Petit-Capsa, le projet ne touche pas l'intersection de Petit-Capsa.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4930 Mais vous êtes certain qu'elle est là, la croix, encore? OK, je sais qu'elle est là, mais votre photo a été prise quand? En 2002, puis on est en 2007. En tout cas, je l'ai cherchée et je l'ai pas trouvée.

En fait, c'est quand même indiqué que c'est un élément du patrimoine, c'est une croix sculpturale, mais je me demandais...

4935 **PAR M. LUC BERGERON:**

Mais le projet ne lui touche pas.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4940 OK. Bon, ça, c'est parfait.

Un autre sujet qui n'a pas été touché, c'est les aires, personne n'a soulevé l'élément, en fait la faune. Alors là, je vais m'adresser au MRN.

4945 J'aimerais avoir votre avis, j'aimerais connaître votre avis au sujet de l'impact sur le cerf de Virginie et sur le ravage qui serait traversé par la route.

4950 Qu'est-ce que pense le MRN des réponses que le promoteur a apportées dans son étude d'impact?

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

4955 Si vous voulez, je peux vous brosser un petit portrait rapide de nos connaissances sur le cerf de Virginie dans ce coin-là, peut-être que ça donnerait d'abord un éclairage global.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4960 Parfait. Merci d'avoir attendu jusqu'à cette heure!

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Je suis habituée aux questions tardives concernant la faune!

4965 Nous avons des données d'ensemble pour la région de Portneuf-Jacques-Cartier datant de 2000 d'une part et puis de 2003. On observe, les gens ici sont sûrement au courant, un genre d'extension de la population de cerfs de Virginie.

PAR LA PRÉSIDENTE:

4970 Pouvez-vous parler plus près du micro!

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

4975 Oui. On a noté une expansion de la population de cerfs de Virginie entre 2000 et 2003.

Depuis 2003, on n'a pas refait d'inventaire aérien, mais on a des bons indices qui nous permettent de croire que la population continue de grossir.

4980 D'ailleurs depuis 2002, quand on a vu que cette population allait bien, on a permis une petite saison de chasse pour satisfaire les amateurs de la chasse. Par contre, on est conscient que c'est une population qui est un peu marginale et on suit ça de façon à ce qu'elle ne s'effondre pas.

4985 Alors qu'on avait deux mille (2000) cerfs qu'on avait évalués, à peu près deux mille (2000) cerfs en 2000, on est passé à cinq mille (5000) en 2003. La densité augmente très vite. Aujourd'hui, on est quatre (4) ans plus tard, et le climat doux nous laisse, et les mesures qu'on fait sur justement le couvert de neige, nous laissent croire que ça continue de progresser.

4990 D'ailleurs, l'aire de distribution s'étend encore plus au nord que la région de Portneuf, on observe maintenant du cerf jusque dans le Parc de la Jacques-Cartier et sur le bord de la route 175, c'est assez étonnant.

4995 Ceci étant dit, pour ce qui est du ravage qui est situé, qui va être traversé par la variante
C de la route 367, on n'a pas de données précises sur le nombre de cerfs qui résident là, parce
que nos données sont plus globales, plus générales, et puis aussi, comme je vous dis, parce
que ça a sûrement évolué beaucoup depuis 2003, on peut constater, avec la carte que j'ai
déposée, mais je sais pas si on peut l'afficher à l'écran, peut-être que c'est possible, alors je
vais m'essayer avec le pointeur!

5000 Vous voyez le tracé de la variante C en oranger et vous voyez en vert l'étendue du
ravage de 2002 et en hachuré gris, le ravage de 2003. J'ai dit 2000 en premier et 2003. Vous
voyez l'extension qu'il a pris en 2003. Et vous voyez donc que le ravage est traversé dans sa
portion, dans une petite portion, par la route 367.

5005 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors si on résume, c'est rendu à combien de cerfs?

5010 **PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:**

Pour la population totale de la région qui a été couverte, c'est-à-dire environ plus de
deux mille kilomètres carrés (2000 km²) dans le secteur de Portneuf-Jacques-Cartier, on parlait,
en 2003, de cinq mille (5000) cerfs.

5015 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors je vais demander à monsieur Bergeron, comment concilier les besoins des
usagers puis les besoins de la faune de traverser la route?

5020 **PAR M. LUC BERGERON:**

5025 Madame, ce phénomène-là que vient de dicter madame Dubreuil, c'est un phénomène
qui est bien connu du ministère. La population de chevreuils ou de cerfs de Virginie, c'est une
situation qui est en expansion partout au Québec. Donc le ministère suit la situation d'année en
année partout au Québec.

5030 Je donnerais des exemples, la Direction de l'Estrie ramasse sur les routes environ mille
deux cents (1200) chevreuils par année actuellement sur le réseau routier. Donc c'est une
espèce qui effectivement, à cause de la perte de prédateur et le fait que les hivers sont un peu
plus doux, c'est un type de faune qui est en grande expansion.

5035 Si je prends exclusivement la route 367 actuelle, nous n'avons répertorié aucun accident
avec la grande faune, le chevreuil dans les dernières années, au ministère.

5040 Par contre, c'est un phénomène qu'on suit sur chacune de nos routes. Donc c'est maintenant un indicateur sur chacune de nos routes, c'est une situation que l'on suit à chaque année. Donc lorsqu'on s'aperçoit que sur une route donnée, le phénomène semble s'amplifier, nous avons plusieurs, on essaie d'y aller en cascade dans un premier temps, on travaille avec de la signalisation. Donc on indique à l'utilisateur, attention, vous rentrez dans une zone où il peut y avoir soit du chevreuil, soit de l'orignal. On peut y aller, lorsque la situation semble s'amplifier, on peut avoir à ce moment-là des panneaux clignotants. Ça pourrait aller jusqu'à des clôtures.

5045 Et dans la Réserve faunique des Laurentides, on a même jumelé, pour la grande faune, le caribou et le chevreuil, même des passages à grande faune sous les viaducs.

5050 Donc c'est exactement la situation qui va se produire, comme la 367, dans le nouveau tracé, c'est une situation qu'on connaît pas, on est conscient que le tracé va traverser une petite partie du ravage actuel, c'est une situation qu'on est conscient, qu'on va suivre attentivement année après année.

5055 Et si on s'aperçoit que la situation, donc on a pris la peine de souligner que notre objectif de sécurité, c'est de diminuer les accidents de cinquante pour cent (50 %), c'est bien sûr que si on venait qu'à générer des accidents avec la grande faune ou le cerf de Virginie, c'est une situation qu'on va prendre au sérieux et on va exactement procéder de la façon dont je vous ai indiqué tantôt. Au début, de la signalisation; si on s'aperçoit que ça s'aggrave, ça pourrait même aller jusqu'à des clôtures.

5060 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

OK. Est-ce que vous pensez que les cuvettes salées en bordure des routes, ça pourrait attirer justement cette faune?

5065 **PAR M. LUC BERGERON:**

C'est possible, mais actuellement, l'expérience du ministère puis l'expertise qu'on a développée, c'est d'abord et avant tout au niveau de l'orignal dans la 175. Mais on n'a pas fait d'étude précise au niveau du chevreuil.

5070 Maintenant, peut-être que madame Dubreuil a l'information?

PAR LA PRÉSIDENTE:

5075 Est-ce qu'il y a une communication entre vos deux (2) ministères là-dessus, sur un suivi?

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

5080 À propos de la grande faune, règle générale, oui, on communique régulièrement sur ces sujets-là.

5085 À propos de savoir s'il y a des études concernant le sel et le cerf de Virginie, je dirais comme monsieur Bergeron que je n'ai pas connaissance, on a beaucoup travaillé sur la question de l'original, mais il est possible qu'il y en ait, mais je ne suis pas au courant.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Dans mon expérience, il y en a aux États-Unis, des études bien documentées.

5090 Alors là, la dernière question, c'est l'échéancier!

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

5095 Madame la Présidente, j'aurais peut-être juste un petit dernier point à souligner. Il y aurait une mesure de mitigation qui nous paraîtrait importante pour ce projet-là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5100 Oui, allez-y.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

5105 C'est la date à laquelle le déboisement devra être fait pour si jamais le projet se fait, pour ne pas déboiser dans la période où le cerf de Virginie ravage, c'est-à-dire est au repos avec peu d'alimentation à sa disposition et des déplacements réduits.

Donc il serait de beaucoup souhaitable que le déboisement se fasse durant l'automne.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5110 Est-ce que vous avez pris en considération cette mesure ou bien si c'est un élément sur lequel vous allez me revenir?

PAR M. LUC BERGERON:

5115 On m'indique que ça fait partie de notre étude d'impact comme mesure de mitigation.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5120 On est certain qu'il n'y aura pas de déboisement dans la période de ravage, c'est ça?
C'est bien ça?

Concernant la construction, les étapes de construction, on prend cet élément-là en
considération aussi?

5125

PAR M. LUC BERGERON:

5130 Non. La construction, si vous nous empêchez de travailler l'automne, on travaillera plus
jamais. Un chantier de construction ça commence au mois de juin, puis ça finit au mois de
décembre.

Si vous voulez pas qu'on travaille à l'automne...

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

5135

Non, je pense qu'on s'est pas compris. C'est le contraire. C'est la période favorable
pour travailler, c'est à partir de la fin de l'été jusqu'au moment où l'enneigement oblige les cerfs
à se rassembler dans leur ravage.

5140

Alors toute la période entre y compris l'été jusqu'au mois de décembre est favorable.

PAR M. LUC BERGERON:

À la construction?

5145

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

À la construction.

5150

PAR M. LUC BERGERON:

C'est ce qu'on dit. Nous, dans les mesures de mitigation qui sont proposées, c'est qu'on
dit qu'on fera pas de déboisement l'hiver pour protéger justement la faune.

5155

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Alors c'est beau, ça va, on s'entend.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5160

Je suis bien contente, merci.

Alors l'échéancier, monsieur Bergeron, une petite dernière!

5165

PAR M. LUC BERGERON:

J'aurais aimé que vous me posiez pas la question.

5170

Je vous ai déjà indiqué qu'il nous est impossible pour le moment d'établir une date possible de construction, parce qu'il y a beaucoup trop d'inconnues qui échappent au ministère des Transports.

5175

Le premier inconnu qui nous échappe, c'est le moment où le gouvernement va nous autoriser, donc le dépôt du CAR, nous ne connaissons pas le moment où le gouvernement va nous autoriser.

5180

La deuxième difficulté, on en a parlé ce soir, c'est que nous devons soumettre une demande à la Commission de protection du territoire agricole selon un calendrier que nous ne contrôlons pas. La mesure peut être courte, longue, nous ne le savons pas.

5185

La troisième contrainte qui n'est pas mineure, c'est les acquisitions. On parle pas juste d'acquisitions de maisons, de résidences, mais on parle d'acquisitions de terres, de terrains, de propriétés. On parle de terres agricoles. Les établissements dit commercial dont les terres agricoles sont soumis à une procédure spéciale.

5190

On devra soumettre les dossiers au tribunal de l'expropriation et ça aussi, c'est une démarche et des étapes que nous ne contrôlons pas. Il suffit qu'un propriétaire refuse toute négociation de gré à gré, qu'on devra traiter le dossier au tribunal d'expropriation qui fait en sorte que ça pourrait prendre plus ou moins de temps, dépendamment de la décision du tribunal.

5195

Et enfin, une dernière étape que nous ne contrôlons pas non plus, c'est le moment où le gouvernement va accepter d'intégrer ce projet-là dans une programmation. On parle d'un projet pour le moment de douze millions (12 M\$), donc c'est un projet important; nous ne contrôlons pas non plus cette étape.

5200

Donc vous comprendrez que je trouve difficile ce soir de m'avancer sur une date possible de construction alors qu'il y a tant d'inconnues.

Donc il est clair dans notre esprit, on l'a soulevé depuis deux (2) jours, que pour la Direction de la Capitale-Nationale, c'est un dossier prioritaire. C'est la sécurité qui a fait, qui

nous a permis de transporter ce dossier-là et pour nous, dès que les différentes étapes vont s'échelonner, pour nous, il est clair qu'on va tenter d'y aller le plus rapidement possible.

5205 Je pense que c'est la seule réponse que je peux vous donner. Pour nous, c'est un dossier prioritaire pour lequel on va mettre toutes nos énergies pour tenter de le réaliser le plus rapidement possible, sauf qu'il y a tellement d'inconnues et d'étapes que nous ne contrôlons nullement, que je peux pas vous donner de date de début des travaux.

5210 Je mentirais à la Commission et je laisserais des attentes auprès de la population que j'aurais de la difficulté tantôt à expliquer. Donc je préfère m'abstenir et la seule réponse que je peux vous donner, puis elle ne vous satisfera peut-être pas, c'est que nous allons procéder le plus rapidement possible, mais je peux pas vous donner de date.

5215 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors merci.

5220

DÉPÔT DE DOCUMENTS

PAR LA PRÉSIDENTE:

5225 Pour ceux et celles d'entre vous, promoteurs et personnes-ressources qui ont des documents à déposer ou des réponses à nous faire parvenir, je vous rappelle que c'est souhaité, c'est demandé pour d'ici une semaine au plus tard. Alors cet objectif a pour but de rendre accessibles au public les documents et les aider à élaborer leur opinion lors de la deuxième partie de l'audience qui se tiendra lundi le 26 février prochain à dix-neuf heures trente
5230 (19 h 30).

Maintenant, je vais demander au promoteur et aux personnes-ressources d'identifier tous les documents qui ont été déposés depuis les deux (2) jours, depuis le début de la séance.

5235 Alors je vais commencer par monsieur Bergeron.

PAR M. LUC BERGERON:

C'est madame Hamel qui va essayer de vous répondre.

5240

PAR Mme MARYSE HAMEL:

D'abord tous les documents qui ont été présentés en acétate, la présentation. La présentation a été donnée en format papier, va vous arriver en format PDF demain.

5245 Toutes les autres présentations qui ont été faites hier sont déjà parvenues à la Commission.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5250 Il faut les énumérer.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

5255 Il y avait la présentation avec le projet, la carte et les adresses et les lots et les projets. C'est-à-dire les deux (2) plans qui sont ici à votre droite, qui sont là. Il y a la carte d'accidents avec les localisations.

5260 Il y a le tableau d'évolution des accidents. La carte de vitesse. On avait des accidents en 99-2001 et puis 2003-2005, avec les gravités.

5265 Il y a la carte des vitesses. Il y a la circulation DJME 2005. La démarche d'acquisitions, le résumé qui est aussi là. Les puits d'eau potable. Les bassins de rétention sont aussi, les deux (2) présentations qui avaient été faites, sont là.

5270 C'est ce qui en est pour les présentations.

5275 Si vous permettez, j'ai une autre liste qui se trouve à être les documents qui ont rapport à la sécurité, je vais aller la chercher.

5280 J'étais pas au courant que je devais fournir la liste, alors est-ce que je peux demander à la Commission d'aller derrière chercher les informations?

PAR LA PRÉSIDENTE:

5285 Oui, effectivement.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

5290 Je suis désolée.

5295

PAR LA PRÉSIDENTE:

5300 Est-ce que ça s'arrête là pour le moment, je peux passer aux personnes-ressources?

5305 **PAR Mme MARYSE HAMEL:**

5310 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5290 Merci beaucoup. Alors est-ce qu'il y a des personnes-ressources qui ont déposé des documents?

 Alors je commence par monsieur Langlois de la MRC s'il vous plaît.

5295 **PAR M. CLAUDE LANGLOIS:**

 Alors la MRC de la Jacques-Cartier a déposé copie du schéma d'aménagement révisé. On s'est engagé aussi plus tôt à vous déposer des statistiques des mises en chantier pour l'ensemble des municipalités de la MRC.

5300

PAR LA PRÉSIDENTE:

 Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui ont déposé des documents?

5305 **PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

 Oui, on a déposé un document qui s'intitule "Le bruit communautaire au Québec". Ce sont les politiques sectorielles du ministère concernant les critères à respecter au moment des chantiers de construction.

5310

PAR LA PRÉSIDENTE:

 Sainte-Catherine.

5315 **PAR M. MARTIN CAREAU:**

 Oui. La Ville de Sainte-Catherine a déposé copie du plan d'urbanisme et règlement de zonage, de même que le plan de zonage de la municipalité.

5320

 On a aussi sorti les extraits pertinents des plans d'urbanisme, règlements de zonage, règlements de lotissement, le réseau de pistes cyclables qui se retrouve sur le territoire, de même que les résolutions du conseil relatives au projet.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5325

 Merci. Saint-Augustin.

PAR M. PIERRE BOULANGER:

5330 Pour la Ville de Saint-Augustin, on a déposé copie du Plan directeur d'aménagement et de développement, PDAD, applicable en date du 1^{er} janvier 2006 au territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures.

5335 On a également déposé copie des extraits les plus pertinents. Le Règlement de zonage 480-85 au complet ainsi que des extraits pertinents. Le Règlement de lotissement 481-85 et les extraits les plus pertinents ainsi que le Règlement sur le bruit, le RVQ978, je crois.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5340 Et le MAPAQ, est-ce que vous avez des documents?

PAR M. JEAN-MAURICE HAMEL:

5345 Oui, on a déposé hier soir un portrait statistique des activités agricoles sur le territoire, la zone agricole. Portrait statistique et localisation des érablières, et puis une description de la pédologie du territoire concerné par l'étude.

PAR LA PRÉSIDENTE:

5350 Merci beaucoup.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

5355 Nous avons déposé la carte que vous avez reçue.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Nous, c'est le ministère des Ressources naturelles?

5360 **PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:**

Je m'excuse, oui, Ressources naturelles, secteur Faune.

Et nous avons déposé les lignes directrices pour la protection des habitats fauniques.

5365

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci. C'est tout, on a fait le tour des personnes-ressources, merci beaucoup.

5370

Alors on irait, si vous voulez continuer, le ministère des Transports.

PAR Mme MARYSE HAMEL:

5375 On a déposé le document sur la question du pourcentage des camions qui avait été formulée. Les questions sur les statistiques d'accidents de 1993 à 1999. Une étude sur l'impact de la limite de vitesse sur le comportement du conducteur et de la sécurité, Lynda Bellalite. Les statistiques d'accidents déposées pour les audiences du prolongement de l'autoroute 73 nord et réaménagement de la route 175.

5380 La documentation sur l'analyse comparative du ratio d'accidents par kilomètre sur le réseau routier de la Capitale nationale.

Et un document sur l'analyse du critère de sécurité pour l'installation de feux de circulation de monsieur Karsten Baass.

5385 Ensuite, il y avait un document sur les servitudes de non-accès, les normes, ça a été déposé aussi.

Et puis vous aviez demandé de l'information sur la méthode Polley qui se trouve à être la méthode en acquisition, c'est à venir; c'est ce qui manque si on n'a pas fait d'oubli sur les informations qu'on avait à vous donner.

5390

PAR LA PRÉSIDENTE:

5395 Parfait, puis il y a d'autres documents qui s'en viennent. Ça fait beaucoup de lecture!

PAR Mme MARYSE HAMEL:

Oui.

5400 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

5405

MOT DE LA FIN

PAR LA PRÉSIDENTE:

5410 Alors je poursuis! Entre temps, la Commission poursuit ses travaux d'enquête. La Commission recevra jusqu'au vendredi 9 février prochain les questions des personnes qui n'ont pas pu assister aux séances d'aujourd'hui ou celles d'entre vous qui souhaiteraient compléter leur compréhension du projet.

5415 Il appartient toujours à la Commission de juger de la pertinence de la question. Le cas échéant, les réponses seront déposées et accessibles.

5420 Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire ou votre opinion verbale, si ce n'est déjà fait, auprès de madame Poliquin, la coordonnatrice de la Commission, au plus tard lundi le 12 février prochain.

L'objectif est de pouvoir organiser l'horaire de la deuxième partie d'audience. Pour nous permettre de prendre connaissance de vos mémoires et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat au plus tard le 22 février.

5425 Pour vous aider à préparer votre mémoire, le BAPE a produit un guide d'information sur la préparation d'un mémoire, lequel guide est disponible à l'arrière de la salle, ainsi que sur le site Internet du BAPE.

5430 En deuxième partie d'audience, la disposition de la salle est bien différente que maintenant. Seule la table des participants et celle de la Commission demeurent en place. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents seront les bienvenus évidemment, mais parmi les citoyens et ils ne seront plus appelés à intervenir.

5435 Cette deuxième partie est exclusivement consacrée à la présentation de votre opinion sur le projet et ses impacts. Je vous accorderai quinze (15) minutes de présentation. Il va de soi que je pourrai échanger avec vous et préciser et éclaircir certains points de votre opinion. Votre mémoire ne sera rendu public qu'au moment de sa présentation devant la Commission.

5440 Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Bergeron et toute son équipe, de même que les personnes-ressources qui ont fourni au cours de cette première partie d'audience de précieux renseignements.

5445 Merci aux participants d'avoir questionné ce projet, permettant ainsi d'approfondir les différentes facettes du projet à l'étude, malgré un décorum qui peut sembler imposant à prime abord.

Enfin, je remercie les gens de la technique, la sténotypiste, de même que l'équipe de la Commission, et au plaisir de se revoir le 26 février prochain.

5450 Merci beaucoup et bonne fin de soirée.

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.

5455 DENISE PROULX,
Sténotypiste officielle.