

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 26 février 2007 à 19 h 30
Centre Anne-Hébert
22, rue Louis-Jolliet
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2007

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme CÉCILE RICHARD 2

Mme JULIE Fiset 9

M. PAUL-GUY BOUCHER 14

M. NICOLAS LAHAYE 29

VILLE DE SAINT-RAYMOND 34

 M. Rolland Dion

 M. Alain Tardif

REPRISE DE LA SÉANCE

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE-NATIONALE 47

 M. Alexandre Turgeon

VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER 51

 M. Jacques Marcotte

 M. Jean-Paul Gravel

Mme CHANTAL PRUD'HOMME 73

M. JEAN-GUY MARTEL 76

VILLE DU LAC-SERGEANT 78

 M. Denis Racine

DROIT DE RECTIFICATION

M. PAUL-GUY BOUCHER 81

MOT DE LA FIN 83



SÉANCE DU 26 FÉVRIER 2007
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE

5 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

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

10

Mon nom est Lucie Bigué, commissaire au BAPE, Bureau des audiences publiques sur l'environnement. J'ai été mandatée pour présider cette Commission.

15

Je précise que je suis assermentée devant un juge de la Cour supérieure du Québec et dispose des pouvoirs d'une commission d'enquête.

20

Je me suis également engagée à respecter le Code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ce code vise à assurer la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions.

25

Alors je rappelle la mission du BAPE! C'est une mission d'abord d'informer et de consulter la population, de manière à fournir au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un éclairage dans la prise de décision gouvernementale sur certains projets dans la perspective du développement durable. Les commissions du BAPE ne sont donc pas décisionnelles.

30

L'équipe de la Commission, j'aimerais vous présenter à ma gauche monsieur Yvon Deshaies et madame Stéphanie Dufresne qui sont tous deux (2) analystes. À l'arrière, madame Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la Commission et madame Mélissa Poirier qui s'occupe des communications. L'équipe comprend aussi madame Lucie Lepage qui est agente de secrétariat, mais qui n'est pas avec nous ce soir.

35

La Commission a également le soutien du Centre de services partagés du Québec à ma gauche, pour l'organisation technique et la logistique de l'audience. Monsieur Daniel Buisson est responsable de l'organisation technique et monsieur Martin Lajoie est responsable de la régie sonore. Bonsoir.

40

Madame Denise Proulx est la sténotypiste officielle de la Commission. Je profite de l'occasion pour préciser que tout ce qui se dit en Commission lors des séances publiques est enregistré, est transcrit; les transcriptions sont disponibles dans les centres de consultation et sur notre site Internet au cours de la semaine prochaine.

45 Le déroulement de la séance de ce soir, je vais être assez brève! Je vous rappelle les objectifs de la deuxième partie de l'audience, c'est de recevoir vos opinions. Alors c'est vous qui avez la parole. Je me permets un certain temps pour poser des questions à la fin de chaque présentation.

50 Nous disposons d'à peu près vingt (20) minutes par présentation, il y aura des présentations naturellement orales, des présentations de mémoires qui nous ont été déposés aussi, des mémoires écrits. Je vous certifie que tous les mémoires qui ont été déposés ont été lus et relus.

55 Ce n'est pas ce soir un débat d'opinion, c'est l'expression de votre opinion personnelle. Vous avez droit, en fait à la fin de la séance, à un droit de rectification; celui-ci n'implique pas un débat d'opinion, c'est pour une précision des faits, des données qui ne sont pas exactes.

Pour vous prévaloir de votre droit de rectification, vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle auprès de madame Poirier.

60 Les mémoires qui sont pas présentés ce soir sont également disponibles sur le site Internet pour consultation.

65 Je vous rappelle que vous avez sur votre siège un formulaire pour évaluer les services du Bureau d'audiences publiques; il nous fait toujours plaisir de recevoir vos commentaires et vos appréciations. Si vous pouvez les compléter pour les donner à la sortie.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
CÉCILE RICHARD

70

PAR LA PRÉSIDENTE:

75 Alors je vais commencer tout de suite avec madame Cécile Richard, si vous voulez bien venir au micro!

Je vous demanderais de vous identifier pour les fins de la transcription.

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

80

Bonsoir madame la Commissaire.

PAR LA PRÉSIDENTE:

85

Bonsoir.

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

Mon nom est Cécile Richard, je suis résidente sur la route de Fossambault, voici le mémoire que j'ai à présenter.

90

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, premier paragraphe, "Je suis une résidente...")

FIN DE LA LECTURE (Page 2, deuxième paragraphe, fin, "... disparaîtra")

95

Comme vous pouvez le constater, c'est des grosses pertes.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, troisième paragraphe, début, "Comme les...")

FIN DE LA LECTURE (Page 3, fin, "... et la flore")

100

Merci.

PAR LA PRÉSIDENTE:

105

Merci beaucoup madame Richard.

J'aurais quelques petites questions! Vous parlez d'une rocaille sur votre terrain, est-ce qu'elle peut être déplacée, cette rocaille?

110

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

On s'est informé au ministère et il nous a dit qu'ils pouvaient la transférer, oui, que ça pourrait être possible, selon eux.

115

PAR LA PRÉSIDENTE:

Vous parlez aussi d'un plan d'eau, est-ce que vous pouvez le situer?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

120

C'est pas sur notre territoire. Moi, je parle en général de ce que c'est que le projet de la route va détruire. Des plans d'eau, c'est un petit peu plus haut dans le boisé, c'est pas chez nous.

125

Je parle en général au niveau de la faune, de la flore; quand je parle du site des chevreuils, ça, ça fait partie de l'environnement.

PAR LA PRÉSIDENTE:

130 Pouvez-vous qualifier quand vous dites un peu plus haut, c'est vers le nord, vers le sud?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

135 C'est vers le nord.

PAR LA PRÉSIDENTE:

 OK, merci. Vous avez aussi abordé la présence policière.

140 Quel est le corps de police qui assure la présence?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

145 C'est la police de la Ville de Québec.

PAR LA PRÉSIDENTE:

150 Et pouvez-vous un peu nous dire, vous dites que ça fait vingt-huit (28) ans que vous avez pas vu de policier sur le terrain?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

 C'est quasi inexistant. Il y a pas de surveillance policière.

155 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

160 À votre mémoire, est-ce que vous avez, à un moment donné – il vous revient aucun souvenir pendant vingt-huit (28) ans d'avoir vu une surveillance policière sur la route 367? À part des accidents?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

 C'est quasi inexistant. Je peux pas dire qu'il y en a pas du tout, mais pas...

165 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

 Il y a pas de programme, à votre connaissance, non plus?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

170

Non.

PAR LA PRÉSIDENTE:

175

Vous êtes-vous informée auprès de votre municipalité pour la surveillance policière?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

180

Non.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Ou si c'est simplement votre perception?

185

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

C'est ma perception, c'est ce que je vois. C'est ce que je constate à tous les jours. J'habite le long de la route Fossambault.

190

PAR LA PRÉSIDENTE:

Vous dites également que la route actuelle ne présente aucunement cette problématique, alors les objectifs étaient d'améliorer la fluidité pour la circulation, ainsi de suite.

195

Est-ce que selon vous, le trafic, le débit est fluide?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

200

Très très fluide, il n'y a pas de problème...

PAR LA PRÉSIDENTE:

Des congestions?

205

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

... de congestion sur la route 367.

PAR LA PRÉSIDENTE:

210

Est-ce qu'il y a pas des autobus scolaires de temps à autre, parce qu'il y a beaucoup d'accès sur la route?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

215

Il y a des autobus scolaires, oui, mais ça ne crée pas de congestion en tant que telle. Un ralentissement, si vous voulez, mais pas de congestion.

PAR LA PRÉSIDENTE:

220

Est-ce qu'il y a de la possibilité de tourner à gauche lorsqu'un autobus scolaire est arrêté?

Lorsque l'autobus scolaire est arrêté, est-ce que ça arrête tout le trafic en arrière?

225

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

Oui, il y a un ralentissement, oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

230

Il y a pas de voie d'évitement?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

235

Non.

PAR LA PRÉSIDENTE:

240

Donc il y a pas de congestion, selon vous?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

Il y a pas de congestion.

245

PAR LA PRÉSIDENTE:

Advenant que le projet se réalise, est-ce que vous préféreriez être – est-ce que vous avez déjà abordé la possibilité d'être relocalisés, d'être expropriés?

250

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

Ça, ça serait à discuter avec le ministère au moment où ça arrivera. On aura une décision à prendre à ce moment-là.

255

Il y a des possibilités, oui, d'être relocalisés.

PAR LA PRÉSIDENTE:

260

Est-ce que vous avez fait partie de la médiation du BAPE?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

Oui.

265

PAR LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que vous avez abordé cette possibilité-là dans le mandat précédent?

270

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

Oui, ça a été abordé.

PAR LA PRÉSIDENTE:

275

Oui?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

280

Oui, ça a été abordé avec le ministère.

PAR LA PRÉSIDENTE:

À votre satisfaction?

285

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

290

À ma satisfaction! Le projet ne me satisfait pas, mais – comment je pourrais vous expliquer – peu importe ce qu'on peut dire, si j'ai le choix de rester là ou d'être relocalisée, c'est pas avec plaisir que je vais accepter.

De toute façon, je vais être déçue, parce que c'est certain, c'est notre terrain, c'est chez nous, et ça aura plus le même site, ça aura plus le même attrait.

PAR LA PRÉSIDENTE:

295

Mais quand je disais à votre satisfaction, c'est certainement pas la satisfaction d'être déplacée, mais je veux dire en termes d'entente entre vous et le ministère?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

300

On a signé des ententes. Ça, c'est en prévision, si le projet se réalise.

Je pourrais dire que si le projet se réalise, c'est pour une forme de protection au niveau des travaux, des mesures d'atténuation. C'est surtout à ce niveau-là qu'on est allé en médiation, pour prendre des ententes si les travaux seraient effectués à ce moment-là.

305

PAR LA PRÉSIDENTE:

Puis que vous considérez rester chez vous à ce moment-là?

310

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

Oui, advenant qu'on reste chez nous, il y a des ententes prises et signées.

315

PAR LA PRÉSIDENTE:

Donc vous gardez toutes vos ouvertures?

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

320

C'est ça.

PAR LA PRÉSIDENTE:

325

Bien, je vous remercie beaucoup, madame. Vous êtes bien gentille de vous être déplacée.

PAR Mme CÉCILE RICHARD:

330

Merci madame la Commissaire.

335

JULIE Fiset

PAR LA PRÉSIDENTE:

340

Alors monsieur Sylvain Turmel!

Madame Julie Fiset.

345

PAR Mme JULIE Fiset:

Bonsoir.

PAR LA PRÉSIDENTE:

350

Bonsoir madame Fiset. Pouvez-vous vous identifier pour les fins de la transcription, s'il vous plaît?

PAR Mme JULIE Fiset:

355

C'est Julie Fiset, copropriétaire de la Ferme Pierre Fiset située à 1233, Fossambault.

PAR LA PRÉSIDENTE:

360

Alors allez-y avec votre mémoire.

PAR Mme JULIE Fiset:

365

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, premier paragraphe, début, "Nous demeurons...")

FIN DE LA LECTURE (Page 2, deuxième paragraphe, fin, "... de rétention d'eau")

J'ai appris ça à la première partie de l'audience publique.

370

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, troisième paragraphe, début, "Que restera-t-il...")

FIN DE LA LECTURE (Page 3, deuxième paragraphe, fin "... dépenses additionnelles")

Car le prix des terres a plus que doublé.

375

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3, troisième paragraphe, début, "Ce n'est pas...")

FIN DE LA LECTURE (Page 4, fin, "... vie des riverains")

380 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Restez là, j'ai des questions à vous poser!

Vous parlez d'un champ, dans votre mémoire à la page 2, au deuxième paragraphe:

385

"... un autre champ sera complètement détruit puisque l'on parle de bassin de rétention d'eau."

Où est-il?

390

PAR Mme JULIE Fiset:

Situé juste en face de la rue Notre-Dame, dans la courbe.

395 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

OK.

PAR Mme JULIE Fiset:

400

Parce que la rue Notre-Dame va être prolongée jusqu'à la nouvelle route. Et j'ai appris ça le soir de l'audience publique, parce qu'il en avait pas été question.

À la première réunion, monsieur Bergeron a dit que c'était pas définitif, mais qu'il y en avait un qui allait probablement être situé là.

405

PAR LA PRÉSIDENTE:

Ma deuxième question: vous parlez aussi d'un pourcentage de douze pour cent (12 %), votre perte de superficie. Est-ce que c'est une estimation qui a été faite par le ministère des Transports ou c'est votre estimation personnelle?

410

PAR Mme JULIE Fiset:

Faite par le ministère des Transports, c'est environ qu'ils m'ont donné.

415

PAR LA PRÉSIDENTE:

OK. Vous parlez de trois cents (300) à trois cent cinquante (350) fermes par année qui sont détruites, est-ce que vous pouvez me donner vos références?

420

PAR Mme JULIE Fiset:

Oui. J'ai téléphoné au ministère de l'Agriculture et au bureau de l'UPA.

425

PAR LA PRÉSIDENTE:

Vous parlez du redressement de courbe pour drainer les fossés. Qu'est-ce que vous voulez dire par ça exactement, sur le plan technique?

430

PAR Mme JULIE Fiset:

On a déjà été exproprié, le terrain en face de la rue Notre-Dame, pour redresser cette courbe-là. On a été exproprié, mais les travaux ont jamais été faits.

435

Et je sais que dans le passé, toutes les maisons le long de la route 367, il y en a qui ont eu du terrain d'exproprié. Il y a même une maison qui a été reculée, une grange pour faire une troisième voie dans la côte, pour améliorer, puis jamais rien n'a été fait.

440

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors c'est tout au même endroit, si je vous demandais de localiser à votre souvenir?

PAR Mme JULIE Fiset:

445

C'est le long de la 367. C'est la courbe de la rue Notre-Dame, en face de la rue Notre-Dame, ensuite la côte qui monte, qui arrive près du Petit-Capsa.

PAR LA PRÉSIDENTE:

450

OK.

PAR Mme JULIE Fiset:

455

Il y a des maisons qui ont été déplacées dans la côte, là, suite de ça, puis je sais qu'il y a des terrains qui ont été expropriés aussi pour améliorer.

PAR LA PRÉSIDENTE:

460

Vous mentionnez que vous aimeriez que le MTQ utilise des terrains qui ont déjà été expropriés, ce sont ces terrains-là auxquels vous faites référence?

PAR Mme JULIE Fiset:

465 Bien oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

470 Vous habitez cet endroit depuis combien de temps?

PAR Mme JULIE Fiset:

Trente (30) ans.

475 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous dites qu'il n'y a pas de surveillance policière?

PAR Mme JULIE Fiset:

480 Il y en a pas. Quand on demande pourquoi il y en a pas, ils nous disent qu'ils viennent pas faire de radar sur Fossambault, pour eux, c'est trop dangereux, ça va trop vite! C'est la réponse qu'on a.

485 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que vous avez déjà demandé ce service-là auprès de votre Municipalité?

PAR Mme JULIE Fiset:

490 J'ai demandé au maire de Saint-Augustin, on m'a répondu que ça relevait pas d'eux, que c'était de faire pression auprès de la députée du comté.

PAR LA PRÉSIDENTE:

495 Que vous fassiez pression vous-même?

PAR Mme JULIE Fiset:

500 J'ai demandé à la députée, puis elle m'a dit qu'elle se mêlerait pas de ça.

PAR LA PRÉSIDENTE:

505 On vous a demandé de faire pression vous-même?

PAR Mme JULIE Fiset:

Oui.

510 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous dites que vous occupez les lieux depuis trente (30) ans, est-ce que selon vous, il y a eu une dégradation ou si ça a toujours été, cette situation a toujours existé?

515 **PAR Mme JULIE Fiset:**

Ça circule beaucoup plus vite qu'au début.

520 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Le début, c'est quand?

PAR Mme JULIE Fiset:

525 Le début, quand je suis arrivée à Saint-Augustin, ça circulait pas vite comme ça.

PAR LA PRÉSIDENTE:

À partir de quand ça s'est dégradé, à peu près?

530

PAR Mme JULIE Fiset:

Mon dieu, je dirais dans les années quatre-vingt-dix, là, ça s'est mis, là...

535 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Donc ça date pas depuis les fusions, c'est avant les fusions aussi?

PAR Mme JULIE Fiset:

540

Oui, oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

545 Merci beaucoup madame Fiset.

PAR Mme JULIE Fiset:

Merci.

550

PAUL-GUY BOUCHER

PAR LA PRÉSIDENTE:

Le Conseil régional de l'environnement, est-ce que monsieur Turgeon est ici? Il n'est pas ici, bon.

560

On va passer à monsieur Paul-Guy Boucher, s'il vous plaît!

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Bonsoir madame la Présidente.

565

PAR LA PRÉSIDENTE:

Bonsoir monsieur Boucher.

570 LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, point I)

FIN DE LA LECTURE (Page 1, fin du point I, "... Rivière-à-Pierre")

575

Ce qui a entraîné par la suite une augmentation importante du transport lourd sur le réseau routier.

580

Et aussi, j'ai été impliqué, de par mes fonctions de maire, dans le choix d'une réfection importante de la route 367 sur le territoire de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans les années quatre-vingt, un choix qui a été fait, alors d'une réfection sur le tronçon existant alors qu'on a rencontré bien sûr de nombreux problèmes.

585

Et puis ce choix-là avait été fait aussi par rapport à un autre choix qui était une voie de contournement et prolongation d'une route importante en direction nord pour desservir une zone touristique et de villégiature.

Alors toujours pour respecter la vocation régionale de la municipalité de Sainte-Catherine comme étant un pôle de services pour une zone récréotouristique. C'était dans le but de protéger cette vocation-là.

590 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, point II)**

FIN DE LA LECTURE (Page 1, point II, deuxième picot, fin, "... environnemental")

595 Et agricole. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il doit y avoir une réfection importante de la route 367 dans le secteur de Saint-Augustin, alors aux limites de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier jusqu'à la voie ferrée.

600 Les études de sécurité conduites par le ministère des Transports ont reçu l'appui des municipalités et il y a effectivement des comités de travail qui ont été mis en place, et des demandes de réfection qui ont été présentées par la Ville de Sainte-Catherine, par voie de résolution, alors pour des corrections sur le réseau, en même temps que la demande de réfection dans le secteur de Saint-Augustin, alors des demandes qui concernaient spécifiquement Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

605 Par contre, il y a pas de résolution de la Ville concernant le choix du projet qui est soumis ce soir. Alors même si Sainte-Catherine est concernée, à ma connaissance depuis qu'on travaille sur ce dossier-là, bien sûr qu'il y a des personnes-ressources qui y ont travaillé, mais on n'a pas fait de choix.

610 Alors je pense que ça serait important que la Ville statue au nom de sa population sur le choix qu'elle privilégie, pour vraiment qu'elle se prononce au nom de sa population, en tenant compte des différents objectifs poursuivis tant par la Ville que par la MRC au niveau des différents objectifs en matière d'aménagement de territoire.

615 Un autre de mes soucis, c'est de protéger le patrimoine bâti, l'environnement, la vocation économique des différentes municipalités, alors tant au niveau résidentiel, agricole, commercial, touristique, villégiature et cela pour les différentes municipalités à desservir. Et en ce qui concerne Sainte-Catherine, bien, il s'agit de municipalités qui sont voisines, des municipalités à vocation résidentielle, de villégiature et récréotouristique plus particulièrement.

620 Au niveau de la vocation actuelle de la route 367! Le ministère des Transports, les municipalités ont soulevé différents problèmes, je pense qu'on est tous d'accord, et cette route-là existe depuis le début des deux (2) seigneuries, de Fossambault et de Desmaures, des municipalités qui sont voisines.

625 C'est un chemin de front qui date du début de la fondation des municipalités, puis qui dessert le nord du territoire jusqu'à Rivière-à-Pierre, en passant par bien sûr Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Saint-Raymond, Lac-Sergent, dessert le lac Sept-Îles, alors Saint-Raymond, Saint-Léonard, Rivière-à-Pierre et les parcs et réserves de Portneuf en passant par
630 la Station touristique de Duchesnay.

635 Au niveau des lots qui sont riverains à la route, je pense que c'est une situation géographique importante qui peut expliquer les raisons du problème au niveau du lotissement et des nombreuses résidences qui sont construites le long des routes. Alors les lots sur notre territoire, et celui de Saint-Augustin, sont parallèles à la route pour la très grande majorité, alors la vocation forestières et agricole, sauf pour Saint-Augustin, la partie agricole dans Saint-Augustin.

640 Pour ce qui est des autres municipalités, il n'y a pas d'agriculture de pratiquée ni d'exploitation forestière le long ou parallèlement à la route 367.

645 Ces lots-là n'ont qu'une vocation de résidences, ce qui fait qu'ils se sont développés par une affectation résidentielle rurale, alors vocation qui a été donnée par la MRC et développée par la Municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, le long de l'autoroute 367, de même que pour une partie importante du territoire qui est concerné dans le secteur de Saint-Augustin, qui est problématique actuellement.

650 Et on remarque que dans les parties du territoire de la route 367 qui est en direction est-ouest, et là, il y a une petite partie de Saint-Augustin qui est concernée, on remarque que pour cette partie-là qui est en direction est-ouest, elle est moins dense, parce que la route est perpendiculaire aux lots, et les lots sont des lots de deux (2) arpents en majorité de largeur, ce qui fait que le lotissement des terrains face à la route est moins dense. Contrairement à tout le reste du secteur où les lots sont parallèles à la route.

655 Il y a aussi une question de fiscalité municipale qui rentre en ligne de compte, et ça, ça existe depuis toujours et ça existera toujours, tant que la loi ne sera pas changée au niveau des revenus municipaux. C'est que la valeur foncière des propriétés et les revenus de la Municipalité sont basés sur la valeur foncière des propriétés.

660 Dès qu'on construit une route, un des impacts importants, que ce soit une route locale, une route intermunicipale ou régionale, la route n'a pas qu'une desserte pour les fins de l'automobile ou du camion, elle dessert aussi alors en façade de la route, et lorsque la vocation est résidentielle ou forestière, mais forestière avec des possibilités très grandes de développer plus au niveau de la résidence qu'au niveau de la forêt aux abords des routes, alors à ce moment-là, c'est intéressant pour une municipalité de voir construire les terrains en façade des routes existantes, qu'elles soient provinciales, qu'elles soient intermunicipales ou locales.

670 Et dans le cas des routes qui appartiennent au gouvernement du Québec, les routes du ministère des Transports, ce sont des routes qui sont doublement intéressantes à construire, parce qu'elles n'entraînent pas de frais pour les municipalités. Elles sont entretenues par le ministère des Transports aux frais du gouvernement du Québec.

Alors ces constructions sont intéressantes, c'est des revenus intéressants pour les municipalités. Ce qui fait que depuis toujours, les municipalités, c'était difficile pour elles

675 d'empêcher la construction, parce qu'elles avaient des intérêts financiers bien sûr à retirer de la
construction en façade des routes provinciales ou régionales. Et c'est une route importante du
ministère des Transports.

680 Alors ce qui fait que par le passé jusqu'à tout récemment, alors ces rues, ces routes,
alors dans toutes les municipalités, alors partout où il n'y avait pas de vocation agricole sur le
bord de ces routes, protégée, alors on a vu s'ériger de nombreuses résidences et de plus en
plus.

685 Le fait aussi que ces routes avaient une valeur foncière importante, les propriétaires
concernés voyaient la valeur foncière augmenter de leur propriété en façade des routes, ce qui
fait que les municipalités, par la taxation, alors la valeur foncière qui augmentait en front, en
façade des propriétés, la valeur foncière augmentant, ça mettait de la pression sur les
propriétaires pour vendre leurs propriétés, puisque certains ne pouvaient pas garder cette
propriété-là vacante sans qu'elle ne rapporte rien, ni au propriétaire, ni à la municipalité.

690 Donc les schémas d'aménagement, devant ça, bien, ils ont reconnu des vocations. Et à
Sainte-Catherine, comme dans plusieurs municipalités, le long de la route 367, en façade de
cette route-là, on retrouve plusieurs vocations qui font en sorte qu'elles se développent. Entre
autres à Sainte-Catherine, tout le territoire qui est concerné par la 367, a une affectation rurale,
695 affectation rurale numéro 7, et cette affectation rurale là préconise et priorise la vocation
résidentielle unifamiliale isolée et bifamiliale isolée.

700 On a aussi affecté à ce territoire-là, et c'est spécifique à Sainte-Catherine, une vocation
résidentielle rurale. Il y a seulement Sainte-Catherine qui a cette vocation-là.

705 En plus de l'affectation rurale le long de la route Fossambault, on a d'autres affectations
qui sont une espèce de zonage prévu par le schéma d'aménagement régional. On a affecté
des espaces prévus pour des développements résidentiels ruraux où on permet seulement qu'à
Sainte-Catherine et ça, ça l'a un impact sur le réseau routier directement sur la 367, alors on a
affecté des développements résidentiels non aménagés, c'est-à-dire sans service d'aqueduc et
d'égout avec des plus grands terrains.

710 On a aussi, sur le long de la route, des vocations industrielles. Alors il y en a deux (2)
de prévues en façade à proximité de cette route-là. Il y en a une qui est en développement
présentement, alors un parc industriel municipal, et il y en a une autre qui est prévue pour, je
reviendrai un peu plus loin.

715 Alors je pourrais annexer à ma présentation une page qui concerne au niveau du
schéma d'aménagement concernant ces différentes vocations.

Et quand on parle d'affectation rurale, ce n'est pas seulement de la résidence, il y a
différents autres usages qui peuvent être aussi permis. Il y a certaines formes de commerce à

même les résidences, il y a certaines formes d'hébergement champêtre qui sont prévues, qui sont permmissibles, alors qui sont probablement prévues au niveau du schéma local.

720

Au niveau du parc industriel de la municipalité, bien, la Municipalité a investi depuis 1999 dans un parc industriel qui est non aménagé en termes d'aqueduc et d'égout et d'égouttements pluviaux, alors il y a pas de services publics, alors ce sont des grands terrains de trois mille mètres (3000 m) et plus et il y a plusieurs hectares, plusieurs millions de pieds carrés qui sont prévus dans le parc et qui donnent directement sur la route 367, donc un impact important au niveau du transport lourd alors au niveau de cette route-là.

725

Au niveau de la construction en façade des routes – alors moi, bien sûr je vous parle plus spécifiquement de Sainte-Catherine parce que c'est directement dans le prolongement de ce qui est proposé – alors au niveau de la construction à Sainte-Catherine, il y a un problème qui existe depuis déjà plusieurs années, qui a été soulevé par le ministère des Transports, ce sont des constructions sur des petits lots. Il y en a deux cent vingt-sept (227) actuellement résidences sur sept kilomètres (7 km). Alors on approche des trente (30), on dépasse le trente (30) résidences par kilomètre.

730

735

À Saint-Augustin, il y a cent trente-six (136) résidences actuellement sur trois point cinq kilomètres (3,5 km), alors on a atteint le quarante (40), ce qui est problématique. Selon le ministère des Transports, c'est très dangereux.

740

Donc à Sainte-Catherine, ça s'en vient comme ça ici. Et on constate qu'au niveau du lotissement, malgré les règles qui ont été mises en vigueur, il y a très peu de constructions qui ont été construites depuis 1999 et 2005 lorsqu'on a extensionné la réglementation sur toute la route 367 et 369, alors il y a très peu de résidences qui sont construites sur soixante-dix mètres (70 m) de façade sur la route Fossambault, parce qu'on a reconnu des droits acquis aux gens qui étaient déjà lotis.

745

Il y a aussi le fait qu'au niveau du ministère des Transports, au niveau du schéma, au niveau du contrôle des accès, il y a des avis qui sont émis ou qui devraient être émis, qui sont prévus dans le schéma, le niveau des différents accès et lotissements. Je pose la question, est-ce que ces avis ont été, est-ce qu'on a respecté cette procédure-là à chaque fois qu'il y a un lotissement en façade de la route 367, est-ce que le ministère a émis des avis sur le lotissement?

750

Est-ce que le ministère a émis des avis aux intersections de nouvelles rues qui amènent autrement dit le service au niveau de la circulation routière sur la route 367?

755

Au niveau de la circulation, on dit qu'il y a douze mille (12 000) véhicules actuellement qui circulent sur la route par jour en moyenne annuelle, je pense que c'est pendant l'été, ce douze mille-là (12 000), alors de mémoire, alors douze mille (12 000) véhicules, quatre-vingts

760 pour cent (80 %), c'est de la navette automobile qui dessert les municipalités, alors au niveau du travail vers Québec.

Il y a un huit pour cent (8 %) qui est du transport lourd, d'après les statistiques du ministère, et douze pour cent (12 %) autres services. Et dans autres services, je soulève à
765 votre attention les services au niveau de la cueillette des matières résiduelles, recyclage deux (2) fois la semaine.

En hiver, compte tenu que les constructions sont assez éloignées du chemin, alors c'est le soufflage des accès privés par des entreprises privées qui ont accès aux résidences mais qui
770 prennent aussi la route.

Et il y a le transport municipal pour le terrain de jeux, transport scolaire qu'on doit ajouter à toute cette circulation.

775 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Boucher, on est rendu à quinze (15) minutes, on a droit à vingt (20) minutes, puis j'ai lu votre mémoire et relu, j'aimerais ça que vous nous donniez votre opinion maintenant de façon plus spécifique, plutôt que de vous étendre sur l'introduction.

780

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

J'arrivais à la partie! Alors autrement dit, le choix que je privilégie!

785 Alors le projet d'aménagement qui est proposé, à savoir le tracé C, contournement est, à mon point de vue comme citoyen, usager de la route, alors si je pensais strictement sécurité ou strictement accès rapide à la région de Québec, je privilégierais le tracé C.

790 Mais comme usager de la route qui partage la route avec de nombreux utilisateurs, alors moi, je privilégie plutôt le tracé A très amélioré, parce que je trouve qu'on n'a pas travaillé beaucoup sur une bonne amélioration du tracé A.

795 La raison pour laquelle je privilégie pas le tracé C, c'est qu'il n'est pas en continuité avec la réfection déjà entreprise et qui serait la dernière, parce qu'on a fait la réfection de la route 367 par section, ça a commencé à Sainte-Catherine en se dirigeant vers le nord, et on faisait partie de la Direction de Portneuf au niveau du ministère des Transports, alors c'est la Direction de Portneuf qui voyait à mener les travaux à bien, puis qui ont pris des décisions au niveau des disponibilités budgétaires.

800 On arrive à la dernière partie, la dernière section, construite entre deux (2) sections déjà construites, si on prend jusqu'au 4^e Rang, alors le rang des Mines à Saint-Augustin, en sortant de l'autoroute 40, il y a une réfection qui a été faite dans cette portion de territoire là, jusqu'à la

voie ferrée en direction de Sainte-Catherine; et là, il reste la portion entre la voie ferrée et la route du Grand-Capsa aux limites de Sainte-Catherine.

805

Et là, on change complètement de façon de faire pour une petite portion du réseau, alors c'est dans ce sens-là qu'à mon point de vue, ça va affecter tout ce qui concerne l'aménagement du territoire.

810

Pourquoi aussi, à mon point de vue, ça ne répond pas aux objectifs et orientations des différents schémas d'aménagement, que ce soit au niveau de la MRC ou de la Communauté métropolitaine de Québec, en matière de transport en commun?

815

Et là, je cite le chapitre 7 du schéma d'aménagement de la MRC, au niveau du transport en général, le chapitre 2, au niveau de la MRC, et de même que le chapitre 7 à la page 14, alors au niveau des projets aussi d'intervention sur le réseau routier chapitre 7 pages 8-19 au niveau des avis du ministère des Transports. Alors dans le schéma d'aménagement, il y avait rien de précis qui statuait sur cette rénovation-là. On avait beaucoup de projets sur le réseau en demande auprès du ministère, mais le schéma a été adopté en 2004, et une loi concernant cette partie du réseau au niveau de la réfection.

820

On avait beaucoup d'autres demandes, mais pas à ce niveau-là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

825

Mais le Plan de transport de Portneuf?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

830

Non plus. Parce qu'on n'est pas dans Portneuf au niveau de Saint-Augustin-de-Desmaures, on est dans la Direction de Québec. Alors on a travaillé avec les gens du ministère, mais on n'avait pas encore statué sur la réfection comme telle.

835

C'est contraire aussi, à mon point de vue, alors on encourage, on favorise l'étalement urbain. Alors de plus en plus, la population s'éloigne du centre et des lieux de travail, et c'est l'automobile qui est roi et maître. La distance n'a plus d'importance, mais c'est le temps qui compte.

840

Et là, on voit qu'au niveau du schéma, l'affectation rurale et l'affectation résidentielle rurale, ça va faire en sorte qu'elles vont augmenter la population de façon importante suite à cette réfection-là.

Et c'est très près du secteur concerné.

845 Au niveau de la structure d'échangeur qui est proposée, personnellement, je trouve que c'est une structure qui est plutôt de niveau d'autoroute que niveau d'échange de route régionale.

850 Alors essayons d'imaginer la qualité de vie des résidents du secteur de cet environnement-là, alors tant au niveau du bruit, des freins moteurs dans la descente, des éclats de lumière. J'essaie de m'imaginer la vie des résidents du secteur concerné par tout le secteur des échangeurs dans la section de la route Notre-Dame.

855 Je crois aussi qu'il va y avoir des bouchons, des accidents aux deux (2) extrémités de la réfection, au niveau des heures de pointe, alors l'heure de pointe du matin vers la partie sud, l'heure de pointe du soir dans la partie nord, parce qu'on va arriver comme dans un entonnoir.

860 Il y a aussi le fait – et ça j'ai posé la question à l'audience publique lors de la première partie des audiences – personnellement, je le vis puisque je suis près de la route, même si je suis pas en façade de la route, alors je le vis quand même, on a constaté depuis quelques années un déménagement, si on veut, d'une certaine partie du transport lourd et du transport automobile qui avait lieu autrefois sur la route 369 et qui s'est déménagée vers Sainte-Catherine sur la 367.

865 Ensuite, il y a aussi la 369 qui est une autre route régionale qui dessert Sainte-Catherine, qui comporte des accidents, qui comporte des difficultés et qui va faire en sorte que cette amélioration-là va avoir un attrait, va faire augmenter, sans qu'il y ait plus d'automobiles sur le réseau, va attirer une augmentation au niveau de l'automobile.

870 Au niveau de la tranquillité et de la fluidité, bien, la même question que je me pose que l'intervenante précédente, il y a jamais eu vraiment de problème de fluidité sur le réseau de la 367, sauf je dirais, je mets une exception, le transport scolaire qui peut occasionner, pour un certain nombre de minutes, alors tant que l'autobus n'est pas arrivé dans une section où il y a une possibilité de dépassement, alors dans le secteur de Saint-Augustin-de-Desmaures, ça peut être problématique à certains endroits.

880 Alors j'ai soulevé la question de la dysfonctionnalité par rapport à ce qui est existant, alors les intersections du rang des Mines, il y a une signalisation lumineuse qui est existante, alors il y a la voie ferrée, il y a une intersection à Grand-Capsa qui est problématique, alors ces trois (3) secteurs-là avec l'aménagement qui est proposé, ce serait problématique.

885 Et la voie qui est proposée, bien, c'est pas mentionné, mais je pense que ce serait une voie rapide pour une très petite portion du territoire où il y a des dangers, et je la compare à la partie qui existe présentement dans la partie de Val-Bélair entre Val-Bélair et le camp Valcartier où il y a une partie du territoire entre Montolieu et la route Industrielle dont l'aménagement routier ressemble à ce qui va être construit.

PAR LA PRÉSIDENTE:

890 Vous appelez ça une piste de course!

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

895 C'est ça, merci, j'essayais de retrouver la place!

PAR LA PRÉSIDENTE:

Page 3.

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

OK. L'alternative que je prioriserais, c'est le tracé A, statu quo très amélioré, alors une alternative qui est basée sur une publicité passée du ministère des Transports: la route, ça se partage!

905 Alors on sait que le réseau routier régional accueille par sa vocation un grand nombre d'utilisateurs et qui ont différentes utilités, et différents services. Quatre-vingts pour cent (80 %) de la route qui est utilisée, la 367, dessert des résidents, soit urbains, soit ruraux, soit de villégiature.

910 Le vingt pour cent (20 %) qui reste, c'est une population touristique, commerciale au niveau des services, industrielle, agricole puis forestière, alors ce sont les différents usages qu'on peut retrouver sur la route avec leur importance que j'ai regroupés.

915 L'alternative que je privilégie, le tracé A très amélioré respecterait aussi les différentes orientations régionales tant au niveau de la MRC que de la CMQ en matière d'aménagement, transport routier et transport en commun, et un objectif qui est très précisé dans le schéma d'aménagement, c'est concernant le transport commun.

920 Et ça fait déjà plusieurs années qu'on en parle, qu'on étudie, on étudie, on étudie, mais ce serait l'occasion avec la CMQ, lors de l'adoption du schéma régional de la CMQ, d'établir une politique de transport en commun, puisque la CMQ a le devoir et le mandat d'organiser le transport en commun sur tout son territoire avec les MRC.

925 Au niveau de la vision stratégique de développement aussi de la CMQ qui est de bâtir ensemble dans un même esprit, donc dans la vision stratégique de développement de la CMQ, aux pages 35, 36 et 37, on y précise de façon assez claire les objectifs, de même que la page 41 à 46.

930 Les règles que je privilégierais au niveau de l'alternative, ce sont celles qui sont
préconisées actuellement dans la publicité du ministère des Transports et du ministère de la
Sécurité publique, une alternative qui fasse en sorte que dans un milieu bâti donné, les usagers
de la route doivent adapter leur conduite aux conditions de celle-ci, en respectant
935 l'environnement résidentiel, les nombreux usagers de cette route, les conditions de la
chaussée, etc., en réduisant leur vitesse, en respectant la signalisation et en ayant un
comportement responsable.

Je pense que le ministère des Transports se doit de tout faire pour que cette politique-là
se respecte; c'est une règle de bonne conduite en matière de sécurité routière.

940 Tout à l'heure, j'ai abordé la question des autres routes de la région. Je me suis
promené sur les différentes routes, 365, 369, 371, 138 et 573 qui sont des routes de notre
région qui desservent des populations qui ont approximativement les mêmes vocations que
nous.

945 Si on prend à Pont-Rouge, la route 365, il y a une partie qui est problématique à l'entrée
du village, et c'est dans la partie rurale, et on est à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h)
avant d'atteindre le cinquante kilomètres-heure (50 km/h) dans la zone urbaine. Il y a une
signalisation lumineuse d'installée.

950 Sur la route 573 qui amène à la 369, dans le secteur de Val-Bélair, à Valcartier de
même qu'à Shannon, on a une bonne portion de la route qui est à soixante-dix kilomètres-heure
(70 km/h) et à cinquante kilomètres-heure (50 km/h) dans la partie de Shannon. Il y a une
signalisation appropriée.

955 Sur la 371 entre Québec et Saint-Gabriel-de-Valcartier, ça fait partie de notre MRC,
alors dans la partie du territoire de la ville de Québec, c'est le même type de route que la 367,
une route à vocation régionale de transit, et il y a une bonne partie du territoire qui est
concernée, en milieu rural, et on est à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) et à cinquante
960 kilomètres-heure (50 km/h) dans la partie de Québec.

À Neuville sur la 138 qui est une route nationale, entre Neuville et Saint-Augustin, on a
soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) sur presque toute la partie de Neuville, et en été,
compte tenu du commerce qui existe à Neuville, on descend la limite à cinquante kilomètres-
965 heure (50 km/h) pour l'été. Il y a un affichage spécifique.

Au niveau, quand je parle d'améliorer le tracé, bien, il y aurait lieu de reconfigurer la
chaussée, élargir la chaussée, remplir les fossés, chaînes de rue là où c'est nécessaire,
réaménagement des intersection de façon importante, parce que dans la proposition du tracé A,
970 on parle de corrections mineures, je pense qu'il y aurait lieu d'avoir des corrections majeures
dans les courbes, Grand-Capsa, Petit-Capsa et Notre-Dame.

Limite de vitesse sur tout le parcours à soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) jusqu'à l'intersection des deux (2) intersections Grand-Capsa et rang des Mines.

975 Marquage de la chaussée, espaces protégés pour les virages aux intersections, bornes lumineuses comme ça existe à d'autres endroits, clignotants au centre de la route s'il y a lieu, comme à l'intersection du rang des Mines, ligne double, dépassement interdit, aménagement paysager, plantation d'arbres afin de créer des écrans visuels aux intersections et ainsi, créer des effets de rétrécissement.

980 Plantation d'arbres entre la route et les propriétés pour diminuer les effets du bruit et signalisation adéquate sur tout le parcours, surtout au niveau des signaux avancés au niveau des limites de vitesse, de même que pour annoncer les zones dangereuses pour le transport scolaire.

985 Lumières clignotantes jaunes et rouges aux trois (3) intersections Grand-Capsa, Petit-Capsa et Notre-Dame, et selon une étude déposée par le ministère lui-même, cette signalisation diminuerait de vingt-six pour cent (26 %) le taux d'accidents de tous types et de cinquante pour cent (50 %) ceux causant des blessures légères, graves ou la mort. Ça, c'est
990 l'étude déposée par le ministère.

PAR LA PRÉSIDENTE:

995 Je vais être obligée de vous arrêter, parce que moi aussi, j'ai des questions à vous poser là-dessus.

J'ai le choix, soit de pas vous poser de questions ou vous continuez votre mémoire. Comme j'ai votre mémoire, j'aime autant poser des questions.

1000 Alors l'étude à laquelle vous faites référence, est-ce que c'est l'étude, la DA23?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1005 Oui, c'est bien ça, DA23 page 34.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Vous parlez à votre dernière page, je vais vous citer:

1010 "Demande à la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et à la MRC d'abroger l'affectation industrielle 9 au sud-est."

Pourquoi? Quel effet ça aura?

1015 **PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:**

C'est parce que dans le schéma régional d'aménagement...

1020 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

C'est difficile de comprendre le lien entre le projet et puis cette demande-là.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1025 C'est parce que dans le schéma régional d'aménagement, la MRC a prévu, aux limites de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, contiguës au territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures, une zone industrielle 9, et la vocation de cette zone industrielle là, c'est de carrières. Et actuellement, c'est une érablière qui est là, une forêt d'érablière.

1030 Et moi, ce que je dis, c'est qu'à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier entre autres, on a déjà cent dix hectares (110 ha) de terrain qui est exploité en carrières et sablières. On ajouterait un cinquante hectares (50 ha) supplémentaire alors que d'après les questions que j'ai posées au responsable d'aménagement au niveau du territoire, il y a pas de demande déposée pour l'exploitation d'une sablière ou d'une carrière dans ce secteur-là.

1035 C'est pas une demande non plus du ministère des Transports, il y a pas d'obligation de le faire; on a déjà des sites, je pense qu'on a déjà suffisamment de sites exploités et exploitables dans Sainte-Catherine qui sont déjà exploités, puis on n'a pas encore réaménagé, puis on a cent dix hectares (110 ha) de sites exploités pour des fins de carrières et sablières, 1040 c'est-à-dire sablières surtout, et là, on en prévoit une autre aux limites de Sainte-Catherine.

Alors ce zonage-là, ce que je soulève, c'est que ça aura un impact important sur le transport lourd dans ce secteur-là, puis je suis persuadé que les gens de Saint-Augustin l'ignorent.

1045 Alors on prévoit une voie de contournement, mais on va avoir un nouvel accès pour du transport lourd qui est très près de la route si effectivement ce zonage-là devient qu'à se développer. Alors on l'a prévu au schéma et moi, je demande à la Municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et à la MRC, d'ailleurs ils l'avaient déjà exprimé que c'était pas 1050 nécessaire d'avoir ce zonage-là au niveau de la municipalité, alors...

PAR LA PRÉSIDENTE:

1055 Quand vous dites que c'était pas nécessaire, c'est sur le plan légal ou sur le plan de la planification?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1060 Sur le plan de la planification du territoire. Je pense pas qu'il y a un besoin qui a été exprimé pour un nouveau site de carrière sur le territoire de Sainte-Catherine.

1065 Alors je demande à la Municipalité, pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'impact nouveau sur le réseau routier dans ce secteur-là, autant pour Sainte-Catherine que pour Saint-Augustin, bien, d'abroger ce zonage-là qui est prévu au schéma, pour faire en sorte que celui de Sainte-Catherine ne prévoie pas ce site-là de carrière dans ce secteur-là, et la MRC de faire la même chose, autrement dit d'approuver la démarche de Sainte-Catherine, en enlevant cette affectation-là et en lui redonnant la vocation érablière comme elle existait.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1070 Ceci, est-ce que je respecte votre pensée en disant que c'est pour avoir un certain contrôle sur la circulation?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1075 Bien sûr, exactement.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1080 Il y a une question que je vous ai pas posée, quand vous parlez de la solution, à votre page 2, vous dites:

1085 "Le projet d'aménagement proposé est-il acceptable? La solution proposée n'est pas en continuité des réfections importantes exécutées depuis de nombreuses années dans les municipalités au nord du tronçon concerné."

Pouvez-vous expliquer là-dessus?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1090 Bien, c'est que depuis les années soixante-dix, alors il y a eu de nombreuses réfections par étape de faites sur ce réseau-là, alors il y en a eu entre Saint-Raymond et Sainte-Catherine, il y a eu des redressements de la route. Par contre, il y avait pas de résidences qui étaient affectées par ces constructions-là pour la majorité.

1095 Alors on a fait des réfections importantes du réseau routier mais en restant dans le corridor existant, sauf pour une petite partie du Lac-Sergent où on a effectué des changements quand même assez importants. Mais il y avait pas de résidents qui étaient concernés.

1100 Ensuite, au niveau de Sainte-Catherine comme telle, toute la portion du territoire de
Sainte-Catherine a été corrigée, mais on a opté pour la réfection sur le tronçon plutôt que des
nouvelles voies, puisqu'il y avait de la demande. Il y a eu des demandes par la municipalité de
Fossambault à l'époque pour avoir une nouvelle voie qui desservirait la plage du lac Saint-
Joseph, alors on a opté plutôt, pour protéger la vocation de Sainte-Catherine.

1105

PAR LA PRÉSIDENTE:

Parfait, je comprends. Tout à l'heure dans votre mémoire, vous avez mentionné qu'il y
avait eu certains terrains qui avaient été achetés. Est-ce qu'à votre connaissance, vous pouvez
1110 les situer, ces terrains-là, étant donné votre expérience au niveau de l'aménagement du
territoire et au niveau politique?

Est-ce qu'il y a eu des déplacements de bâtiments dont vous vous souvenez qui
pourraient justifier la réfection du tracé actuel, dans le secteur concerné par le projet?

1115

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Dans Sainte-Catherine, il y a eu effectivement dans le tracé un redressement dans la
côte entre Sainte-Catherine et Saint-Augustin, dans la grande côte. Il y a un redressement de
1120 la propriété, alors il y a eu quelques propriétés qui ont été affectées, mais c'est un transfert du
réseau. Autrement dit, on a abandonné à la municipalité une partie de l'ancien réseau et il y
avait quelques résidents qui étaient concernés. Mais c'était surtout des villégiateurs.

De résidents permanents qui ont été affectés par la nouvelle construction dans Sainte-
1125 Catherine, il y en a pas eu. Il y a pas eu de résidents qui avaient été affectés à l'époque.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Et puis sur le tronçon qui nous concerne?

1130

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Dans le tronçon de Sainte-Catherine, bien, il semble qu'à la limite de Sainte-Catherine,
alors il y aurait deux (2) propriétaires à l'intersection de la route du Grand-Capsa, il y a deux (2)
1135 propriétés qui seraient...

PAR LA PRÉSIDENTE:

Le 1500?

1140

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Oui, deux (2) propriétés qui seraient expropriées ou du terrain d'acheté.

1145

Il y a un troisième propriétaire qui lui, on lui prendrait une partie de son terrain en façade de la propriété, mais autrement dit pour l'emprise de la rue. Esthétiquement, ça paraîtrait pas, comme on dit, au niveau de la route comme telle.

Il y a quelques propriétés qui seraient affectées dans Sainte-Catherine.

1150

PAR LA PRÉSIDENTE:

À votre connaissance, il y a pas eu d'autres acquisitions du ministère des Transports?

1155

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Dans Sainte-Catherine, je suis pas placé pour vous répondre, pour ce projet-là. Je l'ignore.

1160

Mais je sais que les terrains qui sont touchés sont à l'intersection de la route du Grand-Capsa.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1165

OK. Bien, je vous remercie beaucoup, monsieur Boucher, d'avoir pris la peine de faire votre recherche et de nous expliquer votre point de vue.

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

1170

C'est moi qui tiens à vous remercier, madame, pour l'attention portée à la présente et de même qu'à tous les intervenants.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1175

Merci beaucoup.

1180

NICOLAS LAHAYE

1185

PAR LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Turgeon du CRE s'il vous plaît? Je pense qu'il est arrivé. Est-ce que monsieur Alexandre Turgeon est arrivé? Ah, il est pas prêt!

1190

Alors on va demander à monsieur Nicolas Lahaye s'il vous plaît!

Bonjour monsieur Lahaye, si vous pouvez vous identifier pour les fins de la sténotypie!

1195

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

Nicolas Lahaye, résident. Moi, je suis dans la partie entre le Petit-Capsa puis le Grand-Capsa.

1200

M'a prendre une petite gorgée d'eau, parce que contrairement à l'autre assemblée d'avant, ça fait dur un peu. La salle est pas grande, puis il y a rien à part du café à l'arrière!

Ma petite recherche personnelle que j'ai faite aujourd'hui, c'est pas une recherche dans le fond, je voulais pas perdre mes idées aujourd'hui!

1205

Alors je vous demande personnellement, madame la Présidente, avez-vous emprunté le chemin concerné pour vous rendre ici?

PAR LA PRÉSIDENTE:

1210

De toute façon, vous avez pas à me poser de questions, mais je vais vous répondre!

Oui, je l'ai emprunté plusieurs fois.

1215

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

OK. Donc juste pour savoir si vous connaissez au moins...

PAR LA PRÉSIDENTE:

1220

Je suis pas venue en tapis volant!

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

1225

OK, bon, c'est parfait. Vous auriez pu arriver par Valcartier!

Au moins je présume que vous avez suivi les vitesses recommandées dans les virages?
Oui, c'est beau.

1230 Parce que, bien c'est ça, le 11 février, dimanche le 11 février, il y en a un qui l'a pas fait, il a fait un face à face au coin de Fossambault puis Petit-Capsa. En tout cas, j'étais content de voir ça dans le journal, là!

1235 On parle, bon, madame (nom omis) en a parlé, là, puis la deuxième intervenante, son nom m'échappe, diminuer la vitesse. Aïe, ça, c'est bien dit, mais c'est impossible, ça se fait pas.

1240 Il y a même pas de place, faire du radar, il y a même pas de place pour se faire arrêter. J'aurais même pas de place pour le recevoir, mon ticket. Je pense que j'enverrais promener la police, je veux pas me faire tuer ici.

1245 Même j'ai déjà été voir un policier qui était arrêté en face de chez nous, je suis allé le voir, j'ai dit, excuse, là, je vais rester poli, mais efface, tu vas te faire tuer ici. Il m'a regardé, parce qu'un automobiliste qui se fait flasher à la lumière, tout de suite il barre les roues puis il arrête. Dans la place concernée, il faudrait qu'il rentre dans une entrée pour se sécuriser, lui puis le policier, mais ça se fait pas. On a peut-être de la réaction du policier que, aïe, t'as pas voulu arrêter. Bien, c'est ça.

1250 Dans la rue Notre-Dame, dans le rang Notre-Dame qui s'en va à Sainte-Foy, c'est quatre-vingts (80 km/h), c'est quatre-vingts (80 km/h); puis en rentrant à Sainte-Foy, c'est cinquante (50 km/h). Mais c'est bien de valeur, moi, je roule à quatre-vingt-dix (90 km/h) dans la zone de quatre-vingts (80 km/h), puis dans Sainte-Foy, c'est pareil, c'est la mairesse Boucher que dans les années quatre-vingt-dix a dit, c'est cinquante (50 km/h) sur mon territoire, peu importe l'état, le boulevard Hamel, n'importe quoi, c'était cinquante (50 km/h).

1255 Ça fait que c'est sûr que quand il y a du radar, là, on est tous des automobilistes modèles, mais c'est bien de valeur, le chemin est large puis on roule tous à quatre-vingt-dix (90 km/h). Ça fait que c'est pas mieux, là. C'est juste de montrer que c'est cinquante (50 km/h), mais ça sera pas respecté, c'est malheureux, là.

1260 J'ai déjà demandé au ministère d'asphalter les accotements pour les bicycles, les bicycles à pédales, l'été, eux autres font le tour. Ils partent de Valcartier, puis la vie est belle sur le bord de la rivière, mais quand ils arrivent entre le Grand-Capsa puis la "track", là, moi, je passe même pas là. J'oserais même pas faire un "flat" là. Ils m'ont dit non, on les fait pas les accotements, parce qu'on va refaire la route. Mais faites-la ou faites de quoi en attendant!

1265

Il y a des enfants, il y a la vie des citoyens qui est en jeu, autre qu'un territoire agricole ou d'autre chose. C'est des vies humaines.

1270 Même le vidangeur devrait être réglementé de passer dans les heures tranquilles. Des fois, là, ça m'est arrivé de me plaindre, d'appeler à la compagnie, le gars passait à cinq heures (5 h), j'ai dit, voyons donc, tu es sur une autoroute ici. Ah bien là, le camion a brisé! Là, j'ai fait des démarches, j'ai appelé la députée pour un peu sensibiliser ce monde-là, ils connaissent pas le terrain.

1275 Ensuite, on parlait de la ferme (nom omis), là. Là, c'est mon opinion personnelle, là. C'est pas un petit coin de terre qui va mettre la ferme en banqueroute. Si on regarde ça, là, bien au contraire! Le ministère va tellement les dédommager pour ça que ça va sûrement être le coin de terre le plus rentable qu'il y aura pas!

1280 Puis si le manque de terre était si criant, pourquoi qu'ils ont pas acheté le lot du deuxième voisin, Léopold Rochette, qui a été à vendre il y a peut-être trois-quatre (3-4) ans lors de sa mort? La Ferme Vézina et la Ferme Fiset auraient pu l'acheter, mais ils ont pas jugé qu'ils en avaient de besoin, ça fait que c'est un concurrent un petit peu plus loin qui l'a achetée...

PAR LA PRÉSIDENTE:

J'aimerais avoir votre opinion, mais pas des propos sur des mémoires passés!

1290

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

1295 C'est beau. En février 2005, la députée France Hamel m'avait envoyé une consultation comme personnelle, croyez-vous que le contournement serait positif! À quatre-vingt-six pour cent (86 %), ils ont répondu oui. Il y a eu cinquante-deux pour cent (52 %) de participation, en passant.

1300 Améliorer le transport scolaire, quatre-vingt-dix pour cent (90 %). Les cyclistes, quatre-vingt-onze (91 %). La qualité de vie, quatre-vingt-huit (88 %). Diminuer les accidents, quatre-vingts (80 %).

1305 Là, je vais citer quelques opinions, là, des répondants. C'est marqué ici: même si le projet apporte certains désavantages à des résidents, la dangerosité est si flagrante qu'une action s'impose!

1310

Un autre! Nous et nos visiteurs risquons notre vie à chaque fois que nous sortons de notre entrée; un bouton nous cachant, les véhicules arrivant à plus de cent kilomètres-heure (100 km/h).

1310 Mon chien s'est fait tuer cet automne! C'est pas le mien, c'est celui-là!

Il ne faut pas que le sort de trois (3) ou quatre (4) domiciles empêche ceux des cent trente-trois (133) autres. J'ai trouvé ça aussi.

1315 Il y a d'autres commentaires. C'est marqué urgent, ça fait vingt (20) ans, dix (10) ans que j'attends ça!

Je crois que les riverains de la route actuelle y sont parce qu'ils le désirent. C'est vrai que là-dessus, je peux m'arrêter là-dedans! Dans le fond, j'ai comme couru après de rester là.
1320 Si je déménage, il y en a un autre qui va flairer l'occasion, il va arriver ici, il va chialer pareil dans deux-trois (2-3) ans. Ça sera pas mieux, parce qu'il faudrait tous déménager. Il faudrait tous déménager, puis je pense, tous se faire exproprier.

1325 Mon voisin a deux (2) enfants. Quand l'autobus arrête, les autos direction nord noircissent le pavage tout l'été, dû au bouton qui crée une perte de visibilité. C'est vraiment, là, puis je connais l'emplacement, on voit carrément pas, on perd le "hood" de notre auto.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1330 Qu'est-ce que c'est votre opinion?

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

1335 Bien, c'est quoi l'opinion! Moi, je voulais me vider le cœur un peu là-dessus, comme les autres ont fait, là.

L'opinion, c'est que moi, j'attends. Le tracé, je pense que c'est C, je sais pas, là, on a rien pour se désennuyer!

1340 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bien, c'est parce que vous êtes peut-être pas venu à la première partie d'audience.

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

1345 Oui, je suis venu.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1350 Bon, le tracé C, c'est le tracé qui a été privilégié par le ministère des Transports.

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

C'est ça, bon.

1355 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Mais vous, c'est quoi votre opinion?

1360 **PAR M. NICOLAS LAHAYE:**

Bien moi, je suis bien favorable au C. L'intervenant d'avant moi qui parlait des freins moteurs puis tout ça! Au moins, là, ils vont être isolés par la végétation que vous allez faire installer si on y arrive un jour. Contrairement à là présentement, il y en a qui sont carrément, ils restent dans la rue.

1365

On peut pas élargir bien bien. Même le ministère l'a mentionné, ils peuvent pas élargir la route plus qu'elle est là, elle est pas large comme à Sainte-Catherine. Sainte-Catherine, on arrive, les maisons sont éloignées du chemin, Neuville, tous les autres emplacements que le prédécesseur a nommés, le chemin est droit, il est pas "zigzagueux" comme ici, là. Ça fait que ça s'applique pas exactement, là.

1370

Je veux mentionner aussi! Madame (nom omis) qui mentionnait que le trafic passerait plus...

1375 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

J'aimerais préciser que c'est pas un débat d'opinions, là. Vous donnez votre opinion, mais pas de commentaires sur les mémoires passés et sur les mémoires à venir.

1380 **PAR M. NICOLAS LAHAYE:**

OK. C'est parce qu'elle se plaint, bien en tout cas, excusez, j'ai pas le choix!

PAR LA PRÉSIDENTE:

1385

Essayez de mettre ça au neutre!

PAR M. NICOLAS LAHAYE:

1390

OK, je vais mettre ça au neutre. Il va y avoir un virage juste avant de traverser la "track", ça fait que ça va comme diminuer un peu la vitesse.

1395

Dans les années quatre-vingt-dix, ils ont relevé la route exactement à leur emplacement, ainsi que la maison, puis même le garage, puis là, dans le fond, ça doit rouler pas mal plus, ça. Mais là, il va "slacker", le trafic, si vous faites ce projet-là.

1400 En tout cas, moi, c'est une opinion d'une personne qui vit sur le terrain. Puis les diminutions de vitesse, j'y crois pas, parce que sur les panneaux, si je fais ce qu'il y a sur le panneau, je vais me faire rentrer dedans.

M'a me faire rentrer dedans, puis même je pense qu'au lieu de pencher vers la gauche quand on vire, on penche vers la droite. C'est inacceptable, là.

1405 Ça fait que c'est ce que j'avais à dire.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci.

1410 _____
VILLE DE SAINT-RAYMOND

PAR LA PRÉSIDENTE:

1415 Est-ce que monsieur Turmel est ici? Non.

Alors on passerait peut-être à la Ville de Saint-Raymond! Et après, on prendra une pause.

1420 Bonsoir, si vous voulez vous identifier s'il vous plaît pour les fins de la transcription!

PAR M. ROLLAND DION:

1425 Oui madame, merci. Mon nom est Rolland Dion, maire de Ville de Saint-Raymond.

PAR M. ALAIN TARDIF:

Oui, mon nom est Alain Tardif, je suis directeur général à la Ville de Saint-Raymond.

1430 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bienvenue.

1435 **PAR M. ROLLAND DION:**

Alors madame, je vais vous demander vos instructions!

1440 Nous avons déposé un mémoire, la Ville de Saint-Raymond, et ce que je voudrais faire, ce serait simplement faire un résumé de quelques parties et si parfois vous avez des questions sur d'autres points que je n'ai pas lus ou touchés, vous pourrez nous poser les questions.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1445 Alors vous me permettez de poser des questions pendant que vous...

PAR M. ROLLAND DION:

1450 Non, ça pourrait être après.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Parfait.

1455 **PAR M. ROLLAND DION:**

Parce que c'est un résumé.

1460 Autre chose! C'est que j'ai des résolutions ici, d'abord je me demande à quel moment les déposer. C'est la résolution m'autorisant à venir ici de la Ville de Saint-Raymond à déposer un mémoire. Est-ce que vous voulez que je la dépose tout de suite ou à la fin?

PAR LA PRÉSIDENTE:

1465 À la fin, vous la donnerez à l'arrière.

PAR M. ROLLAND DION:

1470 OK. Et ici en plus, j'ai la résolution de la Ville de Lac-Sergent qui nous est arrivée cet après-midi. Le maire Denis Racine est dans la salle, je ne sais pas de quelle façon on doit procéder.

Est-ce que je dépose sa résolution qui appuie notre mémoire ou si monsieur Racine...

1475 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

1480 C'est à votre choix. Parce que s'il fait partie de votre mémoire, vous pouvez le déposer, et la Ville aussi peut le déposer en tant que mémoire différent. Parce que vous, ce serait une annexe à votre mémoire.

PAR M. ROLLAND DION:

Exactement.

1485 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Tandis que lui, ce serait son mémoire.

PAR M. ROLLAND DION:

1490

C'est-à-dire, c'est une résolution de la Ville de Lac-Sergent. Le maire est présent dans la salle, qui appuie notre mémoire, mais ils n'ont pas de mémoire comme tel.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1495

Oui, mais ça constitue un mémoire pour nous s'ils le déposent eux-mêmes, tandis que vous, c'est une annexe à votre mémoire. Autrement dit, il va être codifié, puis il va y avoir un DM sur sa résolution.

PAR M. ROLLAND DION:

1500

C'est beau. Autre chose! C'est qu'aussi, la Municipalité de Rivière-à-Pierre a dû vous faire parvenir des résolutions. La Municipalité de Saint-Léonard aussi a dû vous faire parvenir des résolutions.

1505

Quant à la MRC de Portneuf, il y a eu un genre d'imbroglio à la dernière rencontre et vous allez recevoir dans les prochains jours une résolution de la MRC.

Alors dans l'esprit de la MRC, ils appuyaient notre mémoire, mais il y a eu un petit problème à un moment donné pour nous appuyer légalement par papier, là.

1510

PAR LA PRÉSIDENTE:

Pas de problème, monsieur le Maire, tout est pris en considération.

1515

PAR M. ROLLAND DION:

OK. Alors d'abord, je veux vous remercier de venir siéger en région! C'est une bonne chose pour nous, c'est un peu moins loin.

1520

Comme monsieur Paul-Guy Boucher a donné tous ses états de service, j'ai envie de vous faire la même chose!

1525 Alors moi, j'ai été maire de la Ville de Saint-Raymond de 73 à 80. Après ça, j'ai un petit peu bifurqué. De 80 à 84, j'ai été député au fédéral, à la Chambre des Communes. J'ai été commissaire à la Commission municipale du Québec de 88 à 92 où j'ai eu l'occasion d'occuper votre siège dans certaines audiences.

1530 Et maire à nouveau en 2005.

Alors voici! La présentation ne sera pas très très longue. Comme je vous dis, je résume ce que la Ville avait préparé.

1535 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3, premier paragraphe, "La Ville de Saint-Raymond...")**

FIN DE LA LECTURE (Page 3, premier paragraphe, avant-dernière ligne, "... estivale")

Que nous appelons flottante, d'environ cinq mille (5000) habitants qui s'y ajoutent.

1540 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3, troisième paragraphe, début, "La forêt...")**

FIN DE LA LECTURE (Page 3, 5^e paragraphe, deuxième ligne, "... hôpital régional...")

Qui a trois cent quinze (315) employés.

1545 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3, cinquième paragraphe, troisième ligne, "Un CLSC...")**

FIN DE LA LECTURE (Page 6, 1^{er} paragraphe, troisième ligne, "La voie de contour...")

1550 Le tracé C.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 6, 1^{er} paragraphe, troisième ligne, "La voie de contour...")

FIN DE LA LECTURE (Page 10, fin, "... leur sécurité")

1555 Nous sommes prêts à répondre à vos questions!

PAR LA PRÉSIDENTE:

1560 Page 4, je cite votre mémoire:

"C'est donc dire que la Ville de Saint-Raymond procure des emplois à environ mille deux cents (1200) personnes qui n'habitent pas son territoire."

1565 Est-ce que vous avez une idée de la provenance de ces travailleurs?

PAR M. ALAIN TARDIF:

1570 En fait, ils peuvent provenir de Québec, de la région de Québec, ou ils peuvent provenir
de la MRC de Portneuf ou même de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Donc c'est un
mélange de tout ça.

Mais on n'a pas de données statistiques qui nous permettent de répondre de façon plus
précise.

1575

PAR M. ROLLAND DION:

1580 Si je peux rajouter qu'au niveau des services de santé, c'est la route. Nous avons de la
difficulté à trouver des médecins. Souvent des gens viennent en remplacement, et c'est la
route qui est privilégiée, parce que la plupart des gens viennent de Loretteville, Ancienne-
Lorette, des centres de santé de ce secteur-là où nous avons des problèmes de médecins,
pénurie de médecins dans notre région. Et ils ne prennent jamais la 365, ils viennent la plupart
du temps dans la région de Québec.

1585 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Par la 367?

PAR M. ROLLAND DION:

1590

Par la 367.

PAR M. ALAIN TARDIF:

1595 Si vous me permettez, madame la Commissaire! En appui à ce que dit monsieur le
maire, c'est que souvent les gens de notre ville qui habitent plus l'est vont utiliser la 367. C'est
pourquoi le centre hospitalier étant situé plus à l'est, donc ils utilisent davantage la 367 que la
365.

1600 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

PAR M. ROLLAND DION:

1605

C'est un point que j'avais sauté qui était très important pour vous, les emplois créés, les
gens qui viennent chez nous!

1610 C'est pour ça que Saint-Raymond, j'ai sauté les bouts où nous nous reconnaissons, nous sommes reconnus comme une ville centre aussi.

Une ville centre, ça veut dire qu'il y a plus d'emplois qui viennent de l'extérieur que de chez nous.

1615 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous l'avez mentionné au début de votre rapport.

1620 Vous dites aussi que les industries, les citoyens favorisent de plus en plus la route 367, est-ce que ce transfert-là est après s'accélérer ou, selon vous, ça va se développer de plus en plus, cette tendance?

PAR M. ROLLAND DION:

1625 Ça va se développer de plus en plus, et principalement parce qu'Abitibi-Consol qui était auparavant, ça s'appelait Gestofor, s'approvisionnait surtout vers le nord. Et qu'Abitibi-Consol s'approvisionne beaucoup sur les terrains et le territoire du Séminaire de Québec.

1630 Et le bois vient par la 367, le Séminaire de Québec est dans le bout de Charlevoix, et c'est pour ça que le bois à Saint-Raymond maintenant, il en rentre autant par le sud que par le nord. C'est un nouveau phénomène depuis deux (2) ans, madame.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1635 Alors c'est ça, alors vous mentionnez que la matière brute vient du sud.

PAR M. ROLLAND DION:

Oui.

1640

PAR LA PRÉSIDENTE:

1645 Vous mentionnez aussi que le trafic lourd emprunte de plus en plus la 367, bon. Puis les citoyens aussi.

Donc ce sont les trois (3) facteurs qui militent en faveur de votre prise de position, la planification, dans le fond, à partir des tendances actuelles.

PAR M. ROLLAND DION:

1650

Et l'amélioration de la 367 bien sûr, ça va sur les deux (2) sens.

PAR LA PRÉSIDENTE:

C'est ça.

1655

PAR M. ROLLAND DION:

Les gens de Québec veulent venir à Saint-Raymond, ça va mieux, et les gens de Saint-Raymond vers Québec, c'est la même chose.

1660

PAR LA PRÉSIDENTE:

Donc ça va s'accélérer?

1665

PAR M. ROLLAND DION:

Exactement.

PAR M. ALAIN TARDIF:

1670

Un élément qu'on a sauté aussi, c'est que pour arriver au même point d'intersection, à savoir l'autoroute 40 et la 367, il y a cinq kilomètres (5 km) de moins en passant par la 367 que par la 365.

1675

Et il y a la traversée de Pont-Rouge aussi qui devient de plus en plus problématique pour nous, d'où le déplacement naturel vers la 367 qui est plus efficace.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1680

Vous l'avez mentionné ça aussi.

PAR M. ALAIN TARDIF:

Oui.

1685

PAR LA PRÉSIDENTE:

À la page 6, vous dites:

1690

"L'abaissement des limites de vitesse le long de cette route ne constitue pas une solution acceptable, puisque cela contribuerait à l'isolement des municipalités."

Expliquez-moi pourquoi que la limite de vitesse, passant de quatre-vingt-dix (90 km/h) à soixante-dix (70 km/h) contribuerait à isoler les municipalités?

1695 **PAR M. ROLLAND DION:**

Bien, on sait bien que lorsque la vitesse est diminuée, pas parce qu'on est amateur de grande vitesse, mais lorsque la vitesse est diminuée, c'est un peu un embarras autant pour les camionneurs ou tous ces gens-là.

1700

C'est clair que quand on parle de diminuer la vitesse, on ne privilégie pas de diminuer la vitesse sur la route actuelle 367. On préfère la route de transit, la route de contour, c'est ça que ça veut dire.

1705 **PAR M. ALAIN TARDIF:**

Oui. Et on comprend que nous, on doit développer plusieurs entreprises sur notre territoire pour créer des emplois, pour amener du monde. Il est important de s'assurer d'une fluidité sur les routes de transit, parce que si on s'éloigne peut-être pas en distance, mais on s'éloigne en temps puis en difficulté d'accès, ça fait que si les municipalités du sud concentrent leur développement sur les routes de transit et si ensuite de ça, on abaisse les limites de vitesse, bien nous, ça nous isole dans le sens que notre territoire devient de plus en plus difficile à devenir accès et ça devient des facteurs dissuasifs pour l'implantation d'industries sur notre territoire.

1715

PAR LA PRÉSIDENTE:

Nous, on a calculé que de passer de quatre-vingt-dix (90 km/h) à soixante-dix (70 km/h), ça prenait une (1) minute de plus.

1720

PAR M. ROLLAND DION:

Oui, si on passe vingt (20) fois, ça fait vingt (20) minutes!

1725 **PAR M. ALAIN TARDIF:**

Puis s'il y a dix mille (10 000) camions qui passent, faites le calcul. Là, c'est trois kilomètres (3 km), et là, ça va être un autre trois kilomètres (3 km) un peu plus loin, donc on comprend qu'il faut le prendre dans une masse.

1730

PAR LA PRÉSIDENTE:

J'aimerais ça que vous donniez un peu plus d'explication sur la voie de contournement qui conduit, de la Consol Abitibi, parce que de la façon dont c'est écrit dans le texte, il faut le relire deux-trois (2-3) fois, puis je veux que ce soit clair pour les transcriptions!

1735

PAR M. ROLLAND DION:

C'est un petit peu compliqué, peut-être qu'avec la carte, ça pourrait faciliter.

1740

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui, on avait la carte, mais on a eu de la difficulté, puis j'aimerais ça que vous l'expliquiez pour les transcriptions, de sorte que ça puisse nous servir de référence.

1745

PAR M. ROLLAND DION:

Alors un camion qui auparavant venait par la route 367 ou par la route 365 vers le sud devait passer sur deux (2) rues principales qui est sur la rue Saint-Pierre et Saint-Hubert à Saint-Raymond, deux (2) rues résidentielles, grandement résidentielles, et la rue Saint-Alexis.

1750

Alors le nouveau phénomène, aujourd'hui, alors ce que la Ville a fait en 2005, pour contrer une partie de ce trafic lourd qui traversait les rues Saint-Pierre, Saint-Alexis et Saint-Hubert qui venaient vers la scierie, la Ville a construit une route qu'on appelle une route de contour. Alors juste dans le pied, pour les gens qui connaissent Saint-Raymond, ce qu'on appelle la Côte Joyeuse où il y a un trachel, alors il y a une route à sens unique qui passe et qui s'en va directement à la scierie Abitibi. Cette route-là n'est pas accessible, les camions ne peuvent pas tourner à gauche sur cette route-là en descendant la côte. Autrement dit, si on va 365 nord, on ne peut pas tourner.

1755

1760

Alors avec la 367 qui arrive sur Saint-Cyrille, les gens tournent à leur gauche et tournent tout de suite à leur droite sur cette route de contour là.

Est-ce que vous me suivez, là?

1765

Les camions passent sur Saint-Cyrille quand ils arrivent de la 367, Saint-Cyrille, Saint-Joseph vers l'ouest et tournent à gauche et après ça, tournent tout de suite à droite, ce qui enlève le trafic lourd sur les rues Saint-Alexis, Saint-Pierre et Saint-Hubert.

1770

Ça, c'est une grande grande amélioration. Et comme la route 367 est de plus en plus employée, utilisée par les camionneurs lourds, alors il faut qu'ils passent par la 367, parce que s'ils passent par la 365 pour descendre leur bois à Saint-Raymond, surtout à la scierie Abitibi qui est le plus grand producteur, ils doivent emprunter les rues que je vous ai parlé, Saint-Hubert, Saint-Alexis, parce qu'ils ne peuvent pas tourner. On aurait dû vous emmener un petit vidéo!

1775

PAR LA PRÉSIDENTE:

Ça va.

1780 **PAR M. ROLLAND DION:**

Ils peuvent pas tourner à gauche. Est-ce que vous comprenez, oui?

Quand on est sur les lieux, on comprend plus facilement.

1785

Autre chose aussi, c'est que la route 367, Rivière-à-Pierre, il y a beaucoup de transport de blocs de pierre qui passe par la 367. C'est un trafic très très important qui va à Rivière-à-Pierre, parce que tous les blocs de pierre sont expédiés, viennent soit chez Granicor ici dans le parc industriel ou encore vont vers les bateaux dans le port de Québec.

1790

Alors ça, c'est un gros trafic qui vient sur la route 367, et laissez-moi vous dire que les camionneurs, quand ils arrivent dans le Grand-Capsa, où la route, vous allez le voir en vous retournant, la route penche à droite au lieu de pencher à gauche, c'est incroyable, la glissière qui est là, moi, ça fait des années que je voyage là, c'est une glissière aux trois (3) mois. Ça penche comme ça, c'est du trafic lourd, c'est une mauvaise courbe, c'est incroyable, très dangereux.

1795

PAR LA PRÉSIDENTE:

1800

Parfait. Vous mentionnez aussi que vous avez fait une demande au MTQ qui n'a pas accédé à votre demande pour identifier la ville de Portneuf à l'échangeur 295 en relation avec la 40.

PAR M. ROLLAND DION:

1805

Ville de Saint-Raymond!

Ça, ça fait vingt (20) ans, madame, qu'on demande ça. Les chambres de commerce, les corporations de développement, les villes. On ne veut pas, parce qu'on dit que ce n'est pas assez fluide.

1810

PAR LA PRÉSIDENTE:

C'est ça, que la 367 est pas assez!

1815

Quel est le chemin le plus sécuritaire actuellement? Que vous considérez le plus sécuritaire pour vous rendre chez vous?

PAR M. ROLLAND DION:

1820

Disons que c'est difficile de choisir un des deux (2), tout dépend si c'est un gros voyage de bois ou tout dépend si c'est du trafic d'automobile ou d'autobus ou des choses comme ça.

C'est sûr que traverser Pont-Rouge est très difficile pour le trafic lourd. Alors quel est le meilleur moyen, je ne sais pas.

1825

PAR LA PRÉSIDENTE:

Alors continuez, pour le trafic lourd, c'est difficile par Pont-Rouge?

1830

PAR M. ROLLAND DION:

Très difficile.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1835

Le trafic régulier, là?

PAR M. ROLLAND DION:

1840

Le trafic régulier, c'est plus facile peut-être, mais c'est plus loin. C'est cinq kilomètres (5 km) de plus.

Les gens de Saint-Raymond voyagent par la 367. On n'a pas la statistique peut-être du numéro de plaque pour vérifier ça, mais les gens de Saint-Raymond voyagent beaucoup par la 367.

1845

Ça voyage par la 365 pour les gens qui vont aller à Pont-Rouge, Donnacona, qui se rendent pas à l'autoroute 40, là, beaucoup arrêtent vers Pont-Rouge ou s'en vont vers l'aluminerie Alcoa. Ça aussi, ça voyage par une autre route qui va vers Saint-Marc-des-Carières.

1850

Et la 367 aussi donne vers...

PAR M. ALAIN TARDIF:

1855

C'est la 354 qui va à Rivière-à-Pierre.

PAR M. ROLLAND DION:

1860

Non, pas à Rivière-à-Pierre, à Saint-Marc. La 354.

Alors si vous partez de la 367, vous traversez la ville de Saint-Raymond, vous tombez sur la 354 qui va à Saint-Marc-des-Carières, et beaucoup beaucoup de trafic de transport de camions prennent cette route-là où c'est plus facile, peut-être un peu moins long aussi, moins de radar.

1865

PAR LA PRÉSIDENTE:

1870 Advenant la réalisation éventuelle du projet de la 367, la demande que vous avez faite au ministère des Transports concernant les pancartes pour indiquer votre municipalité, pour le chemin de la municipalité, est-ce que vous avez eu un avis du ministère des Transports à l'effet qu'on donnerait suite après vingt (20) ans?

PAR M. ROLLAND DION:

1875 On n'en a pas vraiment discuté, là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1880 Parce que la fluidité serait réglée?

PAR M. ROLLAND DION:

Oui, mais nous allons faire les représentations nécessaires si ça se réalise.

1885 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Où elle est située présentement, cette pancarte-là?

PAR M. ROLLAND DION:

1890 C'est sur la 365. Dans notre mémoire, nous parlons de Saint-Raymond, mais vous avez tout...

PAR LA PRÉSIDENTE:

1895 Oui, est-ce que c'est Saint-Raymond ou Saint-Raymond-de-Portneuf?

PAR M. ROLLAND DION:

1900 Saint-Raymond, c'est Saint-Raymond-de-Portneuf.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1905 Oui, mais le nom officiel?

PAR M. ROLLAND DION:

C'est Saint-Raymond, Ville de Saint-Raymond, et la MRC de Portneuf.

PAR LA PRÉSIDENTE:

1910

OK. C'est important pour nous.

PAR M. ROLLAND DION:

1915

Vous avez le lac Sept-Îles où il y a des villégiateurs, il y a quatre cent cinquante (450) chalets maisons alentour du lac Sept-Îles qui est situé sur le territoire de Saint-Raymond. Et de plus en plus de gens demeurent à l'année, c'est à peu près le même phénomène que le lac Saint-Joseph et là, c'est ça, c'est vers Saint-Raymond, et ces gens-là n'empruntent jamais l'autre route, parce que vous partez de Saint-Raymond, vous sortez vers l'est et vous pouvez aller au lac Sept-Îles.

1920

Alors ils sont à peu près à dix kilomètres (10 km) de la ville, alors ils reviennent pas dans la ville de Saint-Raymond pour aller sur la 365. Ils prennent plus la 367. D'où les problèmes de trafic qu'il y a le dimanche après-midi à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, à l'autre route, la 367, au coin où est le golf.

1925

PAR LA PRÉSIDENTE:

1930

Je vous remercie beaucoup messieurs, monsieur Dion et monsieur Tardif!

Merci beaucoup de votre présentation.

Alors on va prendre une pause de quinze (15) minutes, donc à neuf heures trente (9 h 30) on revient!

1935

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1940

REPRISE DE LA SÉANCE
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE-NATIONALE

PAR LA PRÉSIDENTE:

1945

Si vous voulez bien reprendre votre siège s'il vous plaît pour reprendre la séance!

Alors nous reprenons avec le Conseil régional de l'environnement, monsieur Alexandre Turgeon. Bonsoir.

1950

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Merci madame la Présidente. Alexandre Turgeon, directeur général du Conseil régional de l'environnement.

1955

Vous allez recevoir notre mémoire durant la semaine. Rabaska nous a montré que c'était pas pertinent d'envoyer au BAPE une version préliminaire suivie d'une version finale beaucoup trop modifiée, alors le conseil d'administration a préféré attendre la version finale avant de vous la transmettre. On est en train d'intégrer les différents ajouts que le conseil d'administration a demandés au mémoire.

1960

Je vais, non pas présenter l'ensemble des éléments que contient notre mémoire, certains d'entre eux, entre autres, sont assez techniques sur les questions de transport, alors je vais me limiter, compte tenu du temps qui nous est alloué à la présentation, qu'à quelques éléments.

1965

D'abord parler sur la question de la justification du projet! Le promoteur vise principalement deux (2) grands objectifs: optimiser la fluidité de la circulation. Ça, maintes personnes vous ont indiqué qu'il y avait pas de problème de fluidité à ce jour, et le MTQ démontre pas non plus dans les documents qu'il dépose qu'il y a un problème de fluidité sur cette route-là. Il dit simplement que c'est un objectif de maintenir la fluidité.

1970

Il nous dit également qu'il souhaite améliorer substantiellement la sécurité routière. Par contre, pour ce qui est de la sécurité, le promoteur justifie pas clairement l'urgence d'agir. L'étude d'impact ne présente pas d'analyse détaillée d'accidentologie, n'étudie pas les solutions permettant de réduire spécifiquement le nombre d'accidents et n'indiquent d'ailleurs pas d'objectifs chiffrés de diminution des accidents souhaitée.

1975

Le MTQ attribue d'ailleurs la baisse du nombre d'accidents observés dans les dernières années aux campagnes d'information qu'il a menées.

1980

Par ailleurs, compte tenu des coûts importants du projet du ministère des Transports, ils nous parlé de douze millions (12 M\$) dans le cadre de la première partie de l'audience; et

1985 compte tenu de l'échéancier à très long terme – votre question, à la fin de la première partie, nous montre à quel point ce projet-là n'est pas pour demain – voire même le caractère hypothétique du projet, parce que le ministère des Transports nous a expliqué en première partie qu'après avoir obtenu les autorisations gouvernementales dans le cadre de la présente audience qu'il attendait pas avant 2008, qu'il allait passer à la Commission de protection du territoire agricole pour lequel il attendait pas d'autorisation avant 2009, que par la suite, il allait

1990 entamer des processus d'expropriation dont certaines démarches devraient être judiciaires, que seulement après avoir réalisé toutes ces étapes-là où on serait déjà rendu en 2010, il chercherait à faire intégrer ce projet-là dans la planification du ministère des Transports.

1995 Donc on est devant un projet hypothétique. Et si c'est réellement important de réduire les accidents sur le tronçon, est-ce que c'est acceptable d'attendre en 2012 ou plus tard et de rien faire à court terme pour améliorer la sécurité? Nous, on pense que non.

2000 On pense qu'il serait judicieux, avant de dépenser autant d'argent, d'essayer des mesures nettement moins coûteuses, telles que d'afficher une réduction de vitesse à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), d'intensifier la surveillance policière, voire installer des photo-radars.

2005 Il y a une distinction entre des panneaux jaunes avec des vitesses suggérées dans des courbes et des panneaux blancs avec vitesse obligatoire et avec zone avancée quant à une réduction de vitesse qui va être dans deux cents mètres (200 m), dans cinq cents mètres (500 m).

2010 Au Québec, les gens ont l'habitude, même sur des routes dites nationales, d'avoir des réductions de quatre-vingt-dix (90 km/h) à cinquante kilomètres-heure (50 km/h) quand on arrive en bordure d'un milieu où on traverse une zone résidentielle beaucoup moins dense dans plusieurs endroits au Québec que celle qui est traversée par le secteur visé ici. Les gens respectent la vitesse, soit par civisme, soit par crainte d'avoir une contravention. Parce qu'ils savent que dans une zone à cinquante (50 km/h), ils peuvent avoir une facture, puis qu'elle peut être salée.

2015 Donc se réfugier derrière une étude dont on ne sait pas si les secteurs sont comparables avec le secteur qui est présentement étudié pour justifier qu'on fera rien avant d'arriver avec une mesure majeure de déplacement de la route pour améliorer la sécurité sur le tronçon et de pas tenter d'autres mesures, ça nous apparaît pas responsable.

2020 Le projet ne règle pas tous les problèmes sur le plan de la sécurité et ça, j'irai pas plus en détail sur cette question-là, en plus d'avoir des impacts négatifs sur le territoire agricole et acéricole.

2025 J'irai pas en détail non plus sur l'analyse multicritère et les objectifs choisis par le promoteur. Je vais simplement lire notre conclusion sur cette partie-là!

2030 On considère que l'analyse multicritère du promoteur comporte des variantes qui sont inégalement travaillées, sur des critères mal choisis et incomplets, avec des arguments discutables. Bref, beaucoup de subjectif dans l'argumentation dans l'étude d'impact pour défendre le choix et les orientations défendues par le ministère des Transports.

2035 Je terminerais ma présentation par ce qu'on a considéré comme étant les caractéristiques qui étaient très particulières à cette audience. J'ai moi-même comme directeur plusieurs audiences auxquelles on a participé au cours des douze (12) dernières années, et quand je dis nous, au-delà de mes expériences comme directeur du Conseil régional de l'environnement, j'ai également consulté nos membres, nos administrateurs, les autres conseils régionaux de l'environnement, et on n'a pas souvenir d'une audience où dans la première partie de l'audience, il y a pas de personnes favorables à un projet qui vont poser des questions pour mousser, dans le fond, le projet qui est défendu par le promoteur. Pour nous, c'est une première.

2045 Plusieurs résidents nous ont dit qu'il s'agissait d'une caractéristique des résidents de ce secteur-là où la solidarité était très forte. En effet, on a observé que même si plusieurs des résidents dans le tronçon concerné de quatre kilomètres (4 km) verraient leurs conditions de vie améliorées par le nouveau tracé, peu de ces gens-là se trouvent à être favorables au projet pour principalement deux (2) raisons qu'ils nous ont expliquées.

2050 La première, même si un résident peut avoir un effet bénéfique d'avoir, mettons qu'il est du côté ouest de la 367, et on est dans un secteur où la voie de contournement passe à l'est de l'actuelle route 367, donc la route va s'éloigner de la résidence, ces gens-là nous ont dit qu'ils étaient pas favorables au projet pour deux (2) raisons. Premièrement, parce qu'ils sont pas intéressés à ce que leur voisin d'en face, lui, ait des impact plus élevés par le projet de contournement.

2055 Et deuxièmement, plusieurs d'entre eux nous ont dit, est-ce que c'est souhaitable et acceptable de dépenser douze millions de dollars (12 M\$) pour avoir si peu de bénéfice sur sa qualité de vie et que s'il fallait qu'à travers le Québec on commence à faire des projets comme ça à chaque fois qu'on veut régler des petits problèmes et arriver avec des solutions démesurées, est-ce que c'est comme ça qu'on va construire le Québec de demain?

2060 Est-ce que le Québec a les moyens de ce type d'intervention là à chaque fois qu'on a des problèmes de sécurité routière ou s'il n'y a pas d'autres mesures qui sont adaptées et qui ont fait leurs preuves?

2065 Alors cette attitude-là nous a fortement encouragés et réjouis. On trouve que c'est une attitude qui honore les résidents du secteur concerné et on est très content de voir – on n'a pas entendu encore ou très peu de citoyens concernés directement par le projet qui étaient favorables à ce projet-là, même si techniquement, une majorité d'entre eux en retrouverait normalement des bénéfices.

2070 Sans soulever de très grandes passions, ce projet n'a reçu que des commentaires négatifs durant la première partie; ce projet, en plus d'être non justifié ne répond donc pas selon nous aux critères d'acceptabilité sociale.

2075 Le meilleur projet, celui qui cause le moins d'impact négatif, c'est celui avec le moins d'intervention possible, composé d'un cocktail de mesures pour réduire de façon importante la vitesse sur un tronçon d'environ quatre kilomètres (4 km).

2080 Passer d'une vitesse de cent kilomètres-heure (100 km/h), parce que les moyennes dépassent les quatre-vingt-dix (90 km/h), mais disons de cent kilomètres-heure (100 km/h) pour avoir un scénario du pire, à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), ça représente une perte de temps de deux (2) minutes vingt-quatre (24) secondes.

2085 Est-ce que la vie des gens sur les lieux, ça vaut moins que deux (2) minutes vingt-quatre (24) secondes? Et est-ce que deux (2) minutes vingt-quatre (24) secondes, est-ce que c'est vraiment ça qui va changer l'accessibilité et la fluidité du tronçon?

2090 Comme on l'a dit, des routes régionales et des routes nationales qui traversent des zones à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), il y en a à travers le Québec, et ça semble pas poser d'énormes problèmes à travers le Québec. On pense qu'il faudrait davantage miser sur ce type de solution là.

2095 Je vais terminer donc en remerciant les différents requérants, notamment madame Fiset et les citoyens qui nous ont encouragés à livrer ce combat contre le projet du ministère des Transports. Leurs bons mots et encouragements durant la première partie de l'audience a été très apprécié. Leur attitude qu'on qualifierait de solidaire plutôt qu'égoïste a aussi été extrêmement appréciée.

2100 Quand je suis revenu de la deuxième soirée d'audience, en particulier le lendemain matin au bureau, j'ai témoigné de ce que j'avais entendu, de ce que les citoyens étaient venus nous dire à l'occasion des pauses et à quelque part, ça donne un peu confiance dans notre avenir collectif, et c'est une attitude qu'on souhaiterait rencontrer chez un plus grand nombre de nos concitoyens pour l'avenir du Québec.

2105 Alors il y a beaucoup d'éléments que j'ai pas abordés dans ma présentation, mais notre mémoire va vous être transmis cette semaine.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2110 Merci beaucoup monsieur Turgeon.

VILLE DE SAINTE-CATHERINE-DE-LA-JACQUES-CARTIER

2115 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors ça va être à la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier! Monsieur Jacques Marcotte et monsieur Gravel, c'est ça!

2120 On vous demanderait de vous présenter pour les fins de la transcription!

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2125 Merci. Madame, bonsoir, mon nom est Jacques Marcotte, maire de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier depuis novembre 1996.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2130 Mon nom est Jean-Paul Gravel et j'ai été engagé par la municipalité de Jacques-Cartier à titre d'urbaniste-conseil.

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2135 Madame la Présidente, vous me permettez de débiter?

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui, allez-y.

2140 **PAR M. JACQUES MARCOTTE:**

2145 Alors dans un premier temps, madame la Présidente, il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Et je vous remercie également au nom de la population de nous permettre, en plus de l'étude d'impact sur l'environnement déposée par le ministère des Transports du Québec, de vous soumettre des éléments nouveaux significatifs justifiant non seulement l'importance mais aussi l'urgence du réaménagement d'un tronçon de la route 367 dans les limites de la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, de même que de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

2150 D'entrée de jeu, madame la Présidente, je tiens à féliciter le personnel de l'équipe du ministère des Transports qui a conduit ce projet sous la coordination de monsieur Luc Bergeron pour l'expertise livrée dans ce dossier. Je considère que cette équipe a fait preuve d'un professionnalisme remarquable et nous devons nous réjouir comme collectivité que des fonctionnaires aient pris l'initiative de se préoccuper de la sécurité de nos communautés.

2155

2160 Madame la Présidente, le mémoire que nous avons déposé le 22 février dernier montre que la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est un centre urbain en milieu rural agricole qui est en plein développement au plan des activités économiques et que ce développement rend de plus en plus urgent, voire même important le réaménagement de la route 367.

2165 Deux (2) activités majeures de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier débordent largement les limites de la municipalité. Il s'agit, d'une part, de l'activité de transport et d'entreposage et d'autre part, de l'activité récréotouristique.

2170 Ces deux (2) activités exercent une pression majeure sur l'achalandage de la route 367. L'évolution normale de ces activités va nécessairement contribuer dans le futur à accroître l'achalandage et par conséquent, à intensifier le problème de sécurité. Il est donc urgent au plan de la sécurité et important au plan du développement socio-économique que le projet se réalise.

J'introduis, madame la Présidente, le premier thème, à savoir un centre urbain!

2175 Comme nous venons de le souligner, la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est un centre urbain en milieu rural agricole. À ce titre, elle polarise les activités des municipalités limitrophes et déborde largement par ses activités récréotouristiques sur le milieu métropolitain.

2180 Cette vocation particulière de la ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, en tant que centre urbain, est soulignée par la MRC de la Jacques-Cartier dans son schéma d'aménagement révisé, par la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans son plan d'urbanisme ainsi que par les gens du milieu, de façon générale.

2185 Tous reconnaissent que Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier est un pôle de services. Le mémoire démontre également à l'évidence cette réalité en s'appuyant sur une méthode éprouvée d'analyse urbaine et régionale.

2190 Les données du mémoire proviennent de Statistique Canada et s'arrêtent à l'année 2001. Je pense que ces données-là, vous les retrouvez toutes dans le mémoire à la page 14.

Si nous poursuivons l'analyse jusqu'à ce jour, nous pourrions prétendre, sur la base du dynamisme observé depuis et qui prévaut toujours, à des positions fortement améliorées au plan du développement et du rôle de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

2195 Il est important de souligner que les activités suivantes se démarquent dans le réseau des villes provinciales; d'un, l'industrie primaire, le transport et entreposage, l'hébergement, restauration de même que les loisirs et l'administration publique. Ce sont toutes des activités

qui commandent un réseau routier important. C'est le cas plus particulièrement des activités de transport et d'entreposage, de même que celles d'hébergement, de restauration et de loisir.

2200

Permettez précisément, madame la Présidente, que nous attirions votre attention sur le fait qu'un débit de véhicules journalier moyen estival de quatorze mille quatre cents (14 400) véhicules ne peut s'expliquer que par l'importance des activités récréotouristiques ainsi que le transport et entreposage, générateurs de trafic local, qui démarquent significativement Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réseau des villes de la province de Québec.

2205

Deuxième thème, madame la Présidente, il s'agit de l'impact sur la sécurité du développement de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier en tant que centre urbain!

2210

Madame la Présidente, les remarques qui suivent dressent de la façon la plus succincte le portrait de notre municipalité, de même que la vision que l'équipe municipale a définie avec l'aide de la population de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

2215

Les raisons qui me commandent de vous faire connaître notre vision de l'avenir sont fort simples. La première est de vous sensibiliser à l'effet que les mesures mises de l'avant chez nous en termes de développement économique et social ont fait l'objet de réflexion profonde avec les organismes bénévoles du milieu et la population et ce, dès mon arrivée à la mairie de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier en novembre 1996.

2220

J'appuie mes propos sur ce sujet avec une copie de presse qui explique on ne peut plus clairement de quelle façon notre population s'est prononcée sur le développement de leur ville. Vous comprendrez, à la lecture de ce document, qu'il s'est agi d'un exercice tout à fait démocratique et que depuis, nous avons pris action afin de mettre en œuvre un plan stratégique de développement économique axé sur le secteur récréotouristique qui répond aux attentes des citoyens qui se sont manifestés à l'époque.

2225

Cette consultation, madame la Présidente, a été et continue toujours d'être notre guide d'action. C'est pourquoi nous avons atteint des résultats qui effectivement influencent grandement l'achalandage du réseau routier, principalement dans le secteur récréotouristique.

2230

Dans le mémoire, je vous réfère à la page 20 sur la fréquentation des attraits dont bénéficie la population sur notre territoire, de même que les visiteurs, et c'est assez impressionnant comme chiffres.

2235

Cette évolution attendue et normale de la municipalité et de sa région se traduirait donc nécessairement par un accroissement de l'achalandage routier et par conséquent, par une dégradation de plus en plus inacceptable du niveau de sécurité, d'où, vous le saisirez immédiatement, madame la Présidente, l'importance et l'urgence d'intervenir dans le dossier de réaménagement de la route 367.

2240

Troisième thème! Le contrôle du développement le long du nouveau tronçon. Il y a, en dernier lieu, un aspect du projet de réaménagement qui, quoique moins important par rapport à la sécurité, à l'environnement de même qu'au développement, n'en joue pas moins un rôle qu'il ne faut pas négliger. C'est celui de la préservation du caractère du nouveau lien dans le temps.

2245

Le mémoire souligne que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme met à la disposition de la MRC et de la Ville des moyens réglementaires pour éviter qu'à l'avenir se reproduisent le long du nouvel aménagement des développements qui sont en partie à l'origine de la détérioration du tronçon faisant l'objet du projet actuel de réaménagement. Ces moyens réglementaires ont déjà été mis en place par la MRC, de même que par la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

2250

En conclusion, madame la Présidente, de toute évidence, il est urgent d'agir pour des raisons de sécurité. De plus, comme le présent mémoire le montre, il est important d'agir parce que cette route est une composante nécessaire du plan de développement des activités récréotouristiques, économiques et sociales à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de la région qu'elle polarise.

2255

À l'appui de ce que je viens de vous souligner également, je vous déposerai le document de presse, la copie de presse du 1^{er} décembre 1996, lors de notre arrivée à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier comme conseil municipal.

2260

Également vous aurez les résolutions d'appui de la MRC de la Jacques-Cartier qui appuient effectivement la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier dans le réaménagement de ce tronçon routier.

2265

Vous aurez également la résolution de l'appui – c'est-à-dire qu'elle a été déposée tout à l'heure par monsieur le maire de Saint-Raymond – vous aurez également la résolution d'appui de la Ville de Saint-Léonard, de la Ville de Lac-Saint-Joseph, de même que de la Ville de Fossambault-sur-le-Lac.

2270

Et il y a un document additionnel probablement qui pourrait être intéressant pour vous! C'est la population démographique de la MRC de la Jacques-Cartier.

2275

Et vous allez réaliser, madame la Présidente, en prenant connaissance de ce document-là, que l'activité à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier devrait se poursuivre, parce qu'on réalise que le grand pourcentage de la population qui varie entre vingt-cinq (25) et quarante-cinq (45) ans, c'est le plus grand pourcentage de population de Sainte-Catherine, donc il y a de l'avenir chez nous. Des jeunes, je veux dire, ont devant eux, j'en suis persuadé, auront aussi les moyens de poursuivre le développement que nous faisons actuellement à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

2280

PAR LA PRÉSIDENTE:

2285 Je vous remercie beaucoup. Vous allez rester ici, je vais vous poser des questions!

Si j'ai bien compris, les résolutions de la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier ont déjà été votées, c'est-à-dire ce sont déjà des résolutions qui appuient le projet qui ont été entérinées dans le passé, qui ont été votées dans le passé?

2290

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

Les résolutions dont je viens...

2295

PAR LA PRÉSIDENTE:

Ou c'est des résolutions à venir?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2300

Celles dont je viens de vous faire part...

PAR LA PRÉSIDENTE:

2305

De la vôtre?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

La nôtre, la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier?

2310

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui.

2315

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

La Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier a passé une résolution mandatant monsieur Gravel qui agit comme consultant de la Ville à nous donner un coup de main, à préparer le mémoire et également à le déposer.

2320

PAR LA PRÉSIDENTE:

Oui, mais c'est pas ça ma question. Ma question c'est: est-ce que la Ville de Sainte-Catherine a adopté par résolution en conseil le projet du MTQ, du promoteur? Appuie le projet?

2325

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

Comme tel, non, mais je veux dire, on peut présenter cette résolution-là. Elle pourrait être entérinée par son conseil mercredi prochain.

2330

PAR LA PRÉSIDENTE:

Je demandais juste s'il y en avait une, OK!

2335

Alors je vais débiter avec les questions!

À la page 6, il doit y avoir des petites erreurs, c'est pour ça que je voulais vérifier!

2340

Vous mentionnez dans le troisième paragraphe que la résolution de 1995 parle d'un problème grave d'érosion et d'inondation. Puis la résolution que vous nous avez donnée en annexe pour l'année 1995 ne fait pas état de ça.

En annexe, vous allez le voir!

2345

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

OK, donc la résolution fait effectivement état de 1995...

2350

PAR LA PRÉSIDENTE:

Elle ne fait pas état de ce dont vous parlez.

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2355

Vous avez raison.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2360

Parce que celle en arrière, c'est celle de 99, en verso. Celle de 95 en recto, on ne parle pas d'érosion que vous mentionnez dans votre mémoire.

Ça fait que vous allez nous en envoyer une qui fait état de ça?

2365

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2370 Parfait.

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2375 On va faire le nécessaire, madame.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2380 Page 8, vous parlez de la surveillance policière. D'abord, j'aimerais savoir qui fait la surveillance policière, quel corps policier chez vous?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2385 Sur le boulevard Fossambault, c'est la Sûreté du Québec qui d'office, je veux dire, fait la surveillance policière.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2390 Depuis quand? Depuis toujours ou depuis la fusion?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2395 Non, parce que nous avons eu dans le passé la Régie de la Haute-Saint-Charles. Je crois que la Sûreté du Québec s'est installée chez nous, je vous dirais entre 2000 et 2002. De façon précise, je pourrais pas vous dire.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2400 Avec les fusions municipales?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

C'est pas avec les fusions municipales. C'est que le gouvernement supérieur nous a introduit la Sûreté du Québec d'une façon obligatoire.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2405 Donc c'est la Sûreté du Québec?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2410

C'est la Sûreté du Québec qui couvre le territoire dans les limites de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2415

Depuis 2002?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2420

Je vous dirais entre 2000 et 2002.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2425

Avant, c'était qui?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

C'était la Régie de la Haute-Saint-Charles.

2430

PAR LA PRÉSIDENTE:

D'accord.

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2435

Suite à une entente qu'il y avait eue avec la MRC de la Jacques-Cartier.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2440

Ça a toujours été la Régie avant la Sûreté du Québec?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2445

Avant, non. La Régie de la Haute-Saint-Charles a fait quelques années chez nous, j'oserais vous dire probablement quatre (4) ou cinq (5) ans. Et auparavant, c'était également la Sûreté du Québec.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2450

Ah bon!

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2455 Sûreté du Québec, Régie de la Haute-Saint-Charles et on nous impose la Sûreté du Québec maintenant.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2460 Le début de la Sûreté du Québec, au début, c'était dans quelle année à peu près, il y a vingt (20) ans, trente (30) ans?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2465 Ah, ma chère madame, je pense que je les ai toujours vus là, moi. J'ai grandi à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et j'ai toujours vu la Sûreté du Québec chez nous, sauf la partie où la Haute-Saint-Charles a couvert.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2470 D'après vous, vous êtes le maire de la ville, représentant des citoyens, est-ce qu'il y a moyen d'améliorer la surveillance policière sur votre territoire?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2475 Bien moi, ce que je peux vous dire au niveau de la route 367 sur notre territoire à nous, je ne peux pas parler malheureusement pour la partie du tronçon de Saint-Augustin, mais la Sûreté du Québec, à mon avis, est efficace actuellement, je veux dire, en termes de surveillance du territoire sur la route 367.

2480 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Chez vous?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2485 Chez nous.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2490 Elle est efficace?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

C'est ce que je viens de vous dire, oui. Ma prétention, c'est oui.

2495 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Que pensez-vous de l'abaissement de la vitesse comme le demandent les citoyens concernés par le tronçon?

2500 **PAR M. JACQUES MARCOTTE:**

Il m'est difficile de me prononcer vis-à-vis ce qui se produit à Saint-Augustin.

2505 J'ai à voyager quand même assez régulièrement aussi, je l'utilise, ce tronçon-là, et c'est certain qu'il est à risque en termes de visibilité, en termes, il y a des contraintes, je veux dire, à utiliser ce tronçon-là actuellement.

2510 Maintenant, si on abaisse la vitesse, est-ce que les citoyens vont respecter cette façon de faire là? Difficile d'y répondre, mais j'ai des doutes là-dessus. Je vais vous dire pourquoi j'ai des doutes.

2515 J'ai été policier pendant une période de trente (30) ans à la Sûreté du Québec! Et c'est pas toujours évident, les moyens de dissuasion, et je doute fort que l'affichage arrive à atteindre les résultats qu'on recherche ici.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Étiez-vous en première partie d'audience, non?

2520 **PAR M. JACQUES MARCOTTE:**

J'ai été à la partie de l'audience à Saint-Augustin-de-Desmaures, oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2525 OK. Le ministère des Transports a donné beaucoup de rapports là-dessus.

Vous mentionnez que les politiques régionales, ça, c'est à la page 9:

2530 "Il apparaît opportun de souligner que l'accroissement de la circulation découle des politiques régionales de développement et d'aménagement."

2535 Et un de ces produits de cette politique régionale, ce fut la construction de l'autoroute 40. À la page 9. Et que ça a eu pour effet d'étendre la zone d'influence du pôle régional qu'est la ville de Québec, que vous qualifiez de pôle régional.

Est-ce que le projet de la 367 ne risque pas de reproduire la même chose en termes d'impact qu'a eu l'autoroute 40 sur le pôle de développement?

2540 **PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:**

Je vais risquer une réponse. J'ai quand même fait pendant à peu près soixante-dix pour cent (70 %) des études d'opportunité du ministère des Transports depuis 78 jusqu'à tout récemment. La dernière que j'ai faite est en 1992.

2545

Et dans le cadre des études d'opportunité, on examine évidemment beaucoup les questions de zones d'influence et comment c'est affecté par des projets routiers.

2550

Dans le cas de la route 367, on peut pas comparer ça par exemple à l'autoroute 40 qui modifie complètement le réseau de transport. C'est une route régionale qui, au cours des années, s'est engorgée et qui ne répond plus aux caractéristiques de design pour lesquelles elle a été conçue initialement. C'est un peu comme si vous aviez un tuyau, puis il s'est entartré puis là, on dit qu'on va le désentartrer. On change pas sa nature à la 367, ça reste une route régionale.

2555

C'est parce qu'au cours des années, comme ça se produit souvent au Québec, les gens se sont construits le long de cette route-là. On a ça, des voies de contournement maintenant, un peu partout, surtout en régions éloignées.

2560

On a par exemple le long de la route 138, des routes qui traversent les villages et que ça se développe, les gens se construisent le long de ce segment-là et éventuellement, il y a des conflits d'entrées et sorties, de mouvements d'autobus scolaires, etc. Alors il devient nécessaire de contourner le village en question.

2565

Alors ici, c'est une route régionale, puis il s'est construit l'équivalent de, si on veut, d'un noyau villageois. Alors on veut simplement redonner à la route les capacités qu'elle avait avant.

2570

Alors ça change pas, c'est pas ça qui change la dynamique. Ce qui a changé la dynamique dans la région de Québec, c'est l'autoroute 40.

Mais le réaménagement de la 367 entre pas dans cette catégorie-là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2575

Je vous remercie. Maintenant, à la page 10 dans votre mémoire, vous mentionnez que:

"Le projet de réaménagement déposé par le MTQ contribuera à l'accroissement de la qualité de vie des résidents et des visiteurs de la municipalité."

2580 Expliquez-nous comment?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

2585 Madame la Présidente, il est certain que lorsqu'on voit les chiffres du ministère des Transports, avec ce qui arrive sur le tronçon de la route 367 à Saint-Augustin-de-Desmaures, c'est quand même beaucoup, je veux dire, en termes de victimes, on parle d'une trentaine de victimes et plus.

2590 Alors c'est la sécurité d'abord qui est importante, et la fluidité également du transport, je veux dire, sur l'aspect visuel sécuritaire également, c'est plus confortable que de circuler sur une route à un moment donné avec des obstacles constants.

2595 Alors c'est certain que ça va améliorer vis-à-vis la population de Sainte-Catherine et les nombreux véhicules, les voyageurs qui empruntent cette route-là, qui viennent chez nous, c'est quand même beaucoup en termes de qualité de vie s'il y a pas de risque à un moment donné à franchir ce tronçon-là.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2600 Sur le plan de l'environnement, comment vous voyez la qualité de vie, l'impact de la route?

Parce que vous parlez au troisième paragraphe:

2605 "Des emplois plus nombreux – ça, c'est une des facettes de la qualité de vie – une assiette fiscale élargie et équilibrée par un apport important venant des activités autres que résidentielles, voilà autant d'éléments contribuant à la qualité de vie."

2610 Sur le plan de l'environnement et du développement durable, comment voyez-vous?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

Allez-y monsieur Gravel.

2615 **PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:**

Oui, bien, c'est au niveau de l'environnement du milieu humain justement, en fait, en permettant à la Municipalité d'améliorer son assiette fiscale, d'avoir un meilleur équilibre de son développement et de réduire le fardeau fiscal des citoyens.

2620 Il y a aussi un aspect qui est celui des inondations, si on veut, que le projet de réaménagement va contribuer à corriger, finalement.

2625 Parce que comme c'est mentionné dans le mémoire en fait, moi, les chiffres que j'ai vus, qu'on m'a communiqués, que monsieur le maire connaît sûrement, il y a déjà eu des interventions temporaires actuellement. Le ministère a dû dépenser de l'argent, parce que c'est un problème récurrent. Là, il y a un problème grave au plan environnemental.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2630 Oui, sur le plan ponctuellement, oui, mais sur le plan du développement durable?

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2635 Bien, au plan du développement durable, en fait, ça, c'est une question assez fondamentale de dire comment on peut se développer aujourd'hui sans entraver le développement futur.

2640 Dans le cas présent à Sainte-Catherine, c'est un centre urbain qui, on le voit avec l'évolution du réseau routier, le maire de Saint-Raymond a fait état assez largement de toute une réorientation vers la route 367 qui, justement, vient renforcer encore le rôle de Sainte-Catherine qui est déjà un centre.

2645 Et quand on regarde les chiffres, on a mis les chiffres pour 2001, pour des raisons techniques, parce qu'on n'était pas prêt à traiter dans le passé, mais on voit que ce rôle-là évolue de façon de plus en plus forte.

2650 Sainte-Catherine n'est pas un centre urbain en 2001 seulement, il l'était en 96 puis il l'était déjà en 2001 aussi. Il l'est plus fortement en 2001 qu'il l'était. Les indicateurs de centre urbain sont encore plus forts en 2001.

2655 Et même si, je crois que dans le mémoire, il y a une carte qui montre un peu le réseau routier, vous allez voir que c'est l'autoroute Henri IV avec son prolongement qui s'en vient rejoindre Sainte-Catherine. Alors Sainte-Catherine est véritablement, et c'est ça qui est reconnu depuis toujours – moi, j'ai contribué au premier schéma d'aménagement de la Jacques-Cartier – c'était reconnu à ce moment-là en 84, que Sainte-Catherine, c'était le pôle industriel et récréotouristique de la partie ouest de la MRC. Et ce rôle-là, il est encore plus vrai aujourd'hui.

2660 Et le réseau routier, comme ce prolongement-là de l'autoroute Henri IV, vient encore le renforcer. Je pense que de mémoire, les chiffres de la 359 montrent qu'il y a un apport considérable de trafic qui rentre à Sainte-Catherine.

Alors de plus en plus Sainte-Catherine est visiblement un noyau urbain.

2665 Quand on parle, alors dans le futur, ça veut dire que c'est un centre urbain en milieu rural qui, si on veut, vient équilibrer en termes de possibilités de localisation d'activités, qui vient permettre à la grande région de Québec de disposer d'un espace plus harmonieux pour recevoir en fait des activités plutôt que de continuer à concentrer.

2670 Alors il y a une meilleure utilisation de l'espace. Et même monsieur le maire pourrait vous le dire, je pense qu'il a envie de vous le dire qu'ils ont créé un parc industriel auquel on a contribué. Là, je m'en viens en élection quasiment! Mais qui justement a permis, je dirais, de nettoyer les activités qui étaient tout éparpillées, si on veut, dans le territoire.

2675 Alors là, ils ont vraiment concentré dans ce parc industriel là les activités économiques qui étaient un peu partout dans la ville. Alors il y a un effort d'amélioration.

2680 Alors moi, je pense que ce projet-là, en fait, c'est un peu permettre, c'est quasiment comme un by-pass, un pontage chirurgical qui fait qu'il y a une artère qui permet d'irriguer ce centre urbain là et maintenant, il y a un tronçon, il y a un bout qui est étouffé, alors on lui fait une déviation pour lui permettre de simplement retrouver son souffle initial.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2685 Quand vous mentionnez un centre urbain rural agricole, comment vous définissez un centre urbain rural agricole?

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2690 Ça a l'air bizarre! C'est une création locale – non, non!

2695 C'est basé sur simplement des observations que j'ai faites. Comme par exemple Saint-Bernard-de-Beauce est un centre urbain rural agricole, parce que ce sont des municipalités en milieu rural qui ont des indicateurs de services et d'industries qui sont exportatrices. En fait, c'est tout le jeu des coefficients de concentration.

2700 On se rend compte par exemple que Sainte-Catherine a une industrie immobilière qui est nettement plus développée que ce que pourrait expliquer le nombre de personnes qui vivent à Sainte-Catherine.

2705 Il y a une industrie de transport et d'entreposage qui est nettement plus développée que ce que pourrait nécessiter une population de quatre-cinq mille (4000-5000) personnes, cinq mille (5000).

2705 Alors même chose, là, on parle pas au point de vue récréotouristique. À ce moment-là, on a un indicateur de un point cinquante-six (1,56), c'est très élevé, et là, c'est carrément au-delà de ce que pourrait supporter la municipalité.

2710 Et au point de vue évidemment agricole, de là le rural agricole, dans ce cas-là, c'est qu'ils ont une industrie, ils ont des activités d'industries primaires agricoles de l'ordre de un point vingt (1,20), quelque vingt-huit (1,28) je crois, qui montrent qu'ils ont des travailleurs, ils ont une industrie d'activité agricole nettement au-dessus de ce que nécessiterait la population de cinq mille (5000) personnes.

2715 Ça veut dire qu'ils jouent un rôle particulier dans leur milieu rural qui polarise, centralise des activités qui desservent leur territoire, le territoire autour.

Alors c'est ce qui nous fait dire que même à la surprise du maire je dois dire, il savait pas qu'il avait une municipalité aussi forte que ça au plan entreposage et transport.

2720 Mais quand on y pense, en fait le maire de Saint-Raymond a bien décrit toute l'activité de transport de bois par exemple. C'est beaucoup axé sur l'activité de transformation de bois qui fait que ces activités-là ont besoin de transport. Et comme cette activité-là est nettement supérieure à la moyenne des villes, bien à ce moment-là, ce transport-là demande un réseau routier conséquent.

2725

PAR LA PRÉSIDENTE:

Vous parlez à la page 13 de la congestion. Vous dites que:

2730 "Ce seul indice justifierait à lui seul l'importance et la nécessité pour cette municipalité de disposer d'un réseau de transport régional de qualité, ce que n'offre pas la route 367 dans le contexte actuel pour des raisons de sécurité et de congestion, dû entre autres à un développement urbain non planifié le long de cette route. L'étude d'impact du MTQ est suffisamment éloquente sur ce sujet pour que nous n'ayons pas à insister."

2735

Mais j'ai pas trouvé dans l'étude d'impact du MTQ le mot congestion, j'ai pas trouvé de description de congestion.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2740

C'est possible que le MTQ utilise pas ça. Quand on parle, j'en ferai pas une bataille fondamentale, mais ce que je retiens, moi, de ce que j'entends ici, c'est qu'il y a un problème de congestion aux heures de pointe, pas suffisant pour la trentième heure du MTQ. Quand on planifie avec le MTQ, eux vont dire qu'il y a congestion quand les débits de la trentième heure dépassent un certain niveau.

2745

2750 Mais je pense qu'en termes – on pourrait dire que le boulevard Charest, il y a pas de congestion sur le boulevard Charest, sauf à des moments précis dans la journée qui sont des heures de pointe. Et ça, ça nuit, je dirais, à l'"imagibilité", ou à l'image ou à la perception que les gens peuvent avoir de Sainte-Catherine, quand tu sais qu'il y a des moments où tu es mieux

de pas te présenter là, ou tu dois planifier, parce que c'est engorgé. Même si ça dure pas longtemps.

2755 D'ailleurs j'ai trouvé intéressantes les remarques à l'effet que des fois, on sauve une (1) minute ou on sauve deux (2) minutes. Le problème, c'est que les gens sont d'une sensibilité ahurissante à ces minutes-là. On voit ça beaucoup.

2760 Mais dans le cas présent, c'est ce qui m'a frappé en discutant avec les gens de Sainte-Catherine, qu'il y a vraiment une perception locale.

C'est évident que si vous dites à des gens de Montréal qu'il y a de la congestion à l'heure de pointe, pour quelqu'un de Montréal, même sur le boulevard Charest, ça existe pas, la congestion à Québec, même au Pont de Québec. Je veux dire, ça, c'est relatif.

2765 Mais dans le contexte d'ici, c'est vraiment perçu comme un problème de congestion. Quand je parle aux gens de Sainte-Catherine, pour eux autres, il y a vraiment un problème de congestion à l'heure de pointe.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2770 Vous nous parlez à la page 15 des grandes orientations du schéma d'aménagement de la MRC de la Jacques-Cartier.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2775 Oui.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2780 Vous mentionnez les grandes orientations, il y en a six (6) que vous mentionnez.

Il y en a deux (2) qui concernent le développement durable, l'environnement, et je vous lis la troisième en importance, parce que c'est la troisième, c'est celle qui fait suite à la deuxième naturellement, mais la troisième se lit ainsi, troisième grande orientation:

2785 "L'utilisation des ressources du territoire dans une perspective de développement durable."

2790 Vous avez utilisé beaucoup d'indices, des indices de concentration spatiale à teneur économique qui vous ont permis d'élaborer votre mémoire et d'esquisser la personnalité de la ville, ses tendances lourdes concernant l'entreposage, concernant le trafic lourd, concernant aussi l'agriculture qui desservait, puis le traduire par une desserte plus grande que les besoins immédiats du secteur de la municipalité de cinq mille (5000) personnes, bon.

2795 Ici, on dit les grandes orientations du schéma d'aménagement de la MRC de la Jacques-Cartier, le troisième, "l'utilisation des ressources du territoire dans une perspective de développement durable".

2800 Est-ce que vous avez des indices concernant le développement durable? Parce que vous avez basé votre mémoire sur des indices de concentration spatiale à teneur économique.

Avez-vous des indices concernant la pérennité des ressources, concernant la préservation de l'intégrité de l'écosystème?

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2805 Non. On n'a pas, je vous avoue qu'on n'a pas poursuivi les études.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2810 C'est parce que c'est une orientation quand même importante, c'est la troisième.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2815 Mais ça reste une opinion, là. Je veux pas avoir l'air de vendre des choses, mais il faudrait le regarder.

2820 Dans le cas présent, ça me surprendrait que le territoire soit sursaturé de ce point de vue là. Les possibilités de la MRC de la Jacques-Cartier comme espaces récréatifs, en fait, ou récréotouristiques, pour la région métropolitaine de Québec, sont quand même considérables.

2825 Je pense pas qu'on soit rendu, même dans la région de Montréal, on pourrait dire que la région de Montréal qui a peut-être deux millions (2 M), trois millions (3 M) d'habitants qui développent le nord de Montréal comme son parc, sa cour de récréation à elle, j'ai pas vu ça dans le cas de Sainte-Catherine.

Ça peut, on a travaillé à Fossambault, Fossambault, il y a une charge sur le lac, mais il y a beaucoup qui font que tu peux difficilement encore rajouter des résidences secondaires, etc. Ça demande des interventions.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2830 Mais quand vous dites on peut, là, ça se base sur quoi? Est-ce que vous avez défini ou si c'est par votre expérience personnelle ou est-ce que vous avez des mesures?

2835 **PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:**

Moi, je dirais que c'est carrément, à ce stade-ci, une opinion, qu'on n'a pas atteint, là, je pense qu'on serait loin d'avoir atteint les possibilités de développement de cette partie-là du territoire.

2840

PAR LA PRÉSIDENTE:

Parce que dans l'esprit du développement durable, quand on fait un développement économique, il faut toujours évaluer les avantages sociaux, la pérennité des ressources et les avantages sociaux pour la communauté et avoir un suivi. En fait, c'est ça la Loi sur le développement durable.

2845

Alors je me demande, je me questionne...

2850 **PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:**

Oui, vous vous questionnez à juste titre, parce que tout le monde en parle du développement durable.

2855

Mais le problème, c'est que de vouloir donner une définition, je dirais opérationnelle à la notion de développement durable, c'est extrêmement difficile, parce que ça suppose qu'on tient compte de l'évolution technologique, qu'on tient compte de l'évolution des comportements, puis ça, c'est ça qui est difficile.

2860

Là, on tombe dans des querelles de type malthusien, non malthusien.

PAR LA PRÉSIDENTE:

Mais c'est surtout aussi la pérennité des ressources, là.

2865

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

La pérennité des ressources! Alors là, on parle de ressources, les gens exploitent quoi? Il y a des activités là-dedans qui utilisent la ressource lac, la ressource eau, Duchesnay utilise des activités de forêt, mais avant que des activités d'Arbre en Arbre ou de ski de fond détruisent la ressource, je vois pas vraiment ce qui est vraiment destructeur là-dedans, de dire...

2870

PAR LA PRÉSIDENTE:

Bien, on a entendu des participants qui nous ont fait part de problèmes en agriculture, des terres qui partent à chaque jour, ça, c'est majeur.

2875

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2880 Oui, ça, c'est un autre aspect.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2885 Vous appelez la municipalité rurale agricole, alors il faudrait un petit peu parler d'agriculture!

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2890 Oui. Mais là, on était...

PAR LA PRÉSIDENTE:

Urbain, rural et agricole, c'est ça.

2895 **PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:**

2900 ... là, on parlait du développement de la municipalité de Sainte-Catherine en tant que municipalité dans ses industries centrales qui sont des industries récréotouristiques. C'est ça que moi, j'ai regardé comme développement.

Au point de vue agricole, ça, c'est un autre, pour moi, si on regarde ça, je dirais que le problème du développement agricole ou du respect agricole, effectivement, il y a quelqu'un qui a mentionné que le ministère doit avoir l'aval de la CPTAQ, parce que tout ce territoire-là est protégé. Il doit être en milieu vert, j'imagine, en zone verte, bon.

2905 Alors nécessairement, le débat de la protection du territoire agricole est très fortement supporté par la CPTAQ.

2910 Alors nous ici, moi, je regarde dans le milieu la problématique d'un centre urbain qui a des activités qui est dans un milieu rural agricole, il y a pas de doute, et qui a des activités récréotouristiques majeures et qui a une certaine base de diversification reliée à l'exploitation forestière.

2915 Évidemment, le contournement prévu, ce que j'ai vu, moi, et pour en avoir fait beaucoup avec le ministère des Transports, c'est qu'eux, dans les études d'opportunité, doivent justifier le projet, doivent après ça étudier les impacts et s'assurer qu'ils minimisent justement les impacts sur le milieu agricole.

2920 Alors ça, j'ai pas, moi, la position prise par Sainte-Catherine, c'est de partager les responsabilités, puis dire, là, il y a une responsabilité du ministère des Transports qui doit

s'occuper de cette partie-là et qui doit trouver la solution optimale eu égard à tout un ensemble d'objectifs.

2925 Par rapport aux objectifs de la Municipalité, elle, c'est d'assurer son rôle, de consolider son rôle de centre urbain et de bien répondre à ses besoins d'expansion, de développement; et pour ça, bien, ça lui prend une route, en fait, qui est en rapport avec son statut.

PAR LA PRÉSIDENTE:

2930 Vous mentionnez que les élus ont retenu dans leur plan d'urbanisme la grande orientation majeure suivante, c'est-à-dire développer la vocation du pôle régional de services pour le secteur ouest de la MRC de la Jacques-Cartier.

2935 Vous avez travaillé, je pense, vous avez dit tout à l'heure, au plan d'urbanisme?

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

Oui, et sur le schéma d'aménagement en 84.

2940 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

2945 Quand vous planifiez, quand vous parlez d'orientations et de pôle de grande orientation pour le développement régional, comment s'immisce ou s'intègre la donnée de développement durable dans votre développement du plan d'urbanisme? Moi, j'essaie de faire le lien.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

Oui, je vois.

2950 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Vous comprenez, là? On a le schéma, on a un plan...

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2955 Puis moi, j'essaie d'être gentil!

PAR LA PRÉSIDENTE:

2960 Bon. Alors on a le schéma, on a le plan d'urbanisme où on a identifié, vous avez donné une épithète particulière à la ville qui était le centre urbain agricole rural, rural agricole.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2965 Oui, comment on tient compte de tout ça?

PAR LA PRÉSIDENTE:

2970 Oui, parce que là, vous avez mentionné les grandes orientations du schéma dont la troisième est le développement durable. Vous arrivez dans le plan d'urbanisme et vous retenez la vocation de pôle régional de services.

2975 Mais on ne voit pas la considération de développement durable, puis dans une planification, que ce soit macro ou micro, je veux dire, vous faites pas ressortir cette dimension.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

OK, vous voudriez voir ressortir cette dimension-là?

2980 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Bien, je pense que c'est élémentaire pour le BAPE.

PAR M. JEAN-PAUL GRAVEL:

2985 Oui, c'est vrai que c'est les audiences sur l'environnement! Pensez que d'habitude, dans les schémas d'aménagement, quand on définit mettons un pôle de services, on regarde quand même, il y a des études, ces schémas-là sont toujours assortis d'un nombre considérable d'études, et on fait jamais de recommandations qui seraient susceptibles de dépasser la capacité d'accueil du milieu.

2990 Mais là, je peux pas vous répondre là-dessus, je les ai pas, ces études-là, et je reconnais qu'on aurait dû faire référence aux études en question et vous assurer que ces orientations-là reposent effectivement sur des considérations qui tiennent compte, comme je pense, on a travaillé, quand on regarde Fossambault, la capacité récréative, on a limité dans le schéma les possibilités de développement, parce que les charges étaient rendues, on a limité des périmètres dans le cas de Sainte-Catherine pour éviter des débordements indus. Il y a toutes ces considérations-là.

3000 Alors je suis désolé qu'on n'ait pas fait de référence, mais ça existe dans les schémas et dans les études détaillées.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3005 Très bien. Qu'est-ce que vous pensez, en référence au DM9 dont je parlais tout à l'heure, sur lequel j'échangeais avec monsieur Boucher, que pensez-vous de sa suggestion à l'effet d'abroger la zone industrielle?

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

3010 Vous parlez de la carrière, madame la Présidente?

PAR LA PRÉSIDENTE:

3015 Oui.

PAR M. JACQUES MARCOTTE:

3020 Moi, je peux vous dire brièvement ceci, et je pense que ça a été expliqué clairement à monsieur Boucher. Je veux pas m'interposer entre lui et la MRC, mais ça lui a été expliqué par la MRC.

3025 À savoir pourquoi, je veux dire, cette zone-là s'y retrouve aujourd'hui, et ça l'a été en séance publique également par la Ville de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

3030 Cette considération-là, je vous le dis dans des mots relativement simples, on a une obligation comme municipalité de situer sur notre territoire, je veux dire, ce genre d'activité là, et c'est certain que c'était la zone la plus propice, je veux dire, pour laquelle on devait définir la zone comme telle où il y a des probabilités d'avoir le matériel qu'il faut. On pouvait pas le faire dans une tourbière quand même, là, ou dans un espace différent.

3035 Alors ce que je peux vous répondre simplement là-dessus, c'est que la Ville de Sainte-Catherine avait l'obligation, et on a suivi les recommandations de la MRC de la Jacques-Cartier là-dessus, au niveau du schéma d'aménagement.

3040 Et à ce que je sache, au niveau de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, il y a rien qui pointe à l'horizon à l'effet qu'il y aurait un promoteur qui serait intéressé, au moment où on se parle, en tout cas à notre connaissance, d'exploiter ce site-là. On n'a pas vu ça encore, en tout cas.

 On n'a aucune indication qui va dans ce sens-là. En tout cas j'en ai pas personnellement.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3045

Alors je vous remercie beaucoup monsieur Marcotte et monsieur Gravel, merci pour votre mémoire.

3050

CHANTAL PRUD'HOMME

PAR LA PRÉSIDENTE:

3055

Ville de Saint-Léonard! Est-ce que la Ville de Saint-Léonard est ici? Elle n'est pas là, d'accord.

Alors ça irait à madame Chantal Prud'homme.

3060

Bonsoir madame Prud'homme.

PAR Mme CHANTAL PRUD'HOMME:

Bonsoir.

3065

PAR LA PRÉSIDENTE:

Si vous voulez vous identifier!

3070

PAR Mme CHANTAL PRUD'HOMME:

Oui. Chantal Prud'homme, citoyenne de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et également architecte paysagiste.

3075

Bon, je vais essayer d'être la plus brève et la plus directe possible, étant donné l'heure qu'il est!

3080

Cette dénivellation-là, c'est, en fin de compte, un escarpement qui est dans la continuité du mont Bélair. Donc en fin de compte le pied ouest du mont Bélair.

3085

Alors on se trouve dans une transition entre un milieu agricole et un milieu forestier. Alors ce qui est marquant, c'est que jusqu'à maintenant, cet escarpement-là a été relativement intègre; c'est-à-dire que quand on en a une vue éloignée, par exemple à partir de l'autoroute 40

par exemple, on peut voir que la route actuelle ne laisse aucune cicatrice dans cet escarpement-là.

3090 Je parle d'intégrité, même s'il y a eu quand même du développement résidentiel qui s'est fait le long de cette route-là, ça demeure quand même à une très faible densité résidentielle et on trouve de chaque côté de la route de très belles érablières, puis il y a de l'agriculture.

3095 Donc ce qu'on peut noter aussi, c'est que le long de la route, c'est quand même des maisons qui sont très récentes effectivement; bien, le développement traditionnel s'est fait plutôt le long des rangs et les montées qui, elles, étaient perpendiculaires, bien, étaient peu habitées et justement, ce développement-là s'est fait beaucoup plus tardivement.

3100 Tout ça pour arriver à mon principal commentaire qui est le fait que le projet me semble tout à fait hors d'échelle. Hors d'échelle par rapport aux solutions de design qui sont amenées pour répondre aux problèmes. Hors d'échelle par rapport au milieu récepteur.

3105 Les solutions qui sont proposées, bien, ce qu'on voit, c'est que d'abord, il y a la présence d'un viaduc, donc pour franchir une intersection. Il y a une autre intersection qui, elle, est résolue par un croisement étagé.

3110 À leur tour, par exemple le viaduc, lui, va générer des bretelles d'accès automatiquement. Étant donné l'envergure des solutions, eh bien, et la vitesse qui en découle, on arrive à des terre-pleins "centraux", on arrive aussi à des murs en béton antibruit et à des grands talus antibruit.

3115 Donc c'est un ensemble de solutions qui, pour moi, sont nettement un caractère d'autoroute et non pas un caractère de route régionale, ce qui est très différent.

3120 Alors quand je cherche des exemples dans Portneuf ou même dans la région de la capitale, sur des solutions semblables apportées par une route régionale, j'en connais peu, mais je peux pas nécessairement vous dire que j'ai en tête tout ce qu'il y a d'exhaustif au niveau du réseau routier. Mais par contre, donc, je connais pas d'exemples de routes qui arrivent à une intersection avec une autre route qui vont générer un viaduc. Pour passer au-dessus d'une voie ferrée, oui, d'accord, mais pas pour une intersection.

Par contre, on connaît de telles solutions pour des autoroutes.

3125 Ce qui est également contrastant, c'est que la solution qui est apportée règle le problème pour un court tronçon, mais que de part et d'autre de ce tronçon-là, on va automatiquement trouver un goulot d'étranglement. C'est-à-dire des sections qui, elles, sont bordées de chaque côté de résidences unifamiliales avec chacune leur propre entrée.

3130 Il ne faut pas oublier que sur le territoire de Sainte-Catherine, au nord donc du tronçon qu'on veut améliorer, on développe de plus en plus de chaque côté de la route 367; donc de plus en plus de résidences vont avoir leur propre accès, donc vont venir elles aussi congestionner ce tronçon-là.

3135 Donc en fin de compte, je ne comprends pas pourquoi on arrive à une solution aussi développée pour un court tronçon comme celui-là.

3140 Toutes les solutions donc sont nettement, c'est sûr, orientées pour pouvoir améliorer la fluidité du trafic. Pourtant, on est à un point sensible qui est le franchissement d'une dénivellation, et c'est surtout pas à cet endroit-là normalement qu'on devrait tendre à augmenter la vitesse. On devrait plutôt tendre à la diminuer.

3145 J'aimerais aussi attirer votre attention sur le fait qu'actuellement, dans la manière dont je comprends, ça, c'est à travers mon travail qui m'amène cette compréhension-là, à travers la manière dont les projets actuellement routiers se réaménagent, la tendance va plutôt à des interventions qui devraient, on appelle ça calmer la circulation, réduire la fluidité. Pour cela, on fait des aménagements adéquats; on fait maintenant beaucoup plus que simplement des indications de réduction de vitesse.

3150 Par exemple, on va faire des aménagements qui vont ralentir la circulation; par exemple en ajoutant une sinuosité dans le tracé et à cela, le boulevard Champlain et le réaménagement à l'entrée de la municipalité de Sainte-Anne-de-Beaupré sont très éducatifs à cet effet-là.

3155 Donc ici, on va faire tout le contraire. On va, oui, pour la sacro-sainte fluidité, on va augmenter la vitesse. Donc tout est désigné en ce sens-là.

3160 Ce qu'il faut aussi, je pense, à mon humble avis, la hauteur du viaduc et puis le fait d'avoir un croisement étagé, donc d'avoir des structures en hauteur vont avoir comme impact certainement une augmentation du bruit. C'est pour ça peut-être qu'on arrive à des interventions qui sont aussi imposantes en termes de talus et de murs antibruit. Donc c'est un projet qui se nourrit de lui-même en termes de solutions. C'est un projet qui n'est pas simple, on arrive à un projet complexe dans un milieu qui, pourtant, est de très faible densité.

3165 On parle peu de l'impact du projet sur le développement local et régional. C'est un projet qui, à mon avis, peut effectivement générer son lot d'urbanisation et d'étalement urbain, l'étalement urbain étant la présence de gens qui demeurent de plus en plus loin de leur lieu de travail, Québec étant le principal lieu d'attraction au niveau du travail.

3170 C'est certain que la route 367 va aussi contribuer à l'augmentation du trafic de camions et en ce sens, bien, le noyau central de Sainte-Catherine va drôlement écopier, parce qu'il faut pas oublier que la route 367 passe en plein centre de Sainte-Catherine actuellement.

3175 Alors dans ce projet, ce qui attire nettement mon attention, c'est le fait qu'au niveau des normes qu'applique le ministère des Transports, ces normes-là sont sans cesse en croissance, de telle sorte qu'on le voit ici, c'est une route régionale qui, sur un court tronçon, va avoir un caractère d'autoroute. Et automatiquement, ce sont des solutions qui vont être lourdes d'impacts.

3180 Si une telle solution se développe à un endroit comme celui-là, donc à l'intersection par exemple avec la rue Notre-Dame puis l'intersection avec le Grand-Capsa, ce que je crains, c'est que j'espère que de telles solutions là ne feront pas tâche d'huile vers d'autres projets, parce que si on fait ça à cet endroit-là, ciel, c'est incroyable la quantité d'autres intersections qui pourraient nécessiter des interventions d'une telle envergure.

3185 Donc moi, il m'apparaît que pour une meilleure harmonisation au milieu, on devrait limiter le caractère de solution autoroutière; on devrait plutôt tendre à avoir des solutions qui sont au niveau du sol, qui ne nécessitent pas de structures en hauteur et qui permettent par exemple l'insertion de voies d'évitement ou de voies pour tourner à gauche ou à droite et d'aménagements adéquats, mais au niveau du sol.

3190 Quant à savoir, est-ce que c'est le tracé A, le tracé C, ça, bon, je n'ai pas étudié le projet en ce sens; ce qui m'a davantage marquée, c'est vraiment les solutions de génie pour pouvoir régler la question des intersections qui, à mon avis, est très marquante.

3195 Voilà, merci.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3200 Je vous remercie beaucoup, madame Prud'homme.

PAR Mme CHANTAL PRUD'HOMME:

Pas de questions? C'est beau.

3205

JEAN-GUY MARTEL

PAR LA PRÉSIDENTE:

3210

Monsieur Jean-Guy Martel s'il vous plaît.

Bonsoir monsieur. Si vous voulez vous identifier.

3215 **PAR M. JEAN-GUY MARTEL:**

Mon nom est Jean-Guy Martel, je suis citoyen de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Je n'ai pas intervenu ou je n'ai pas assisté à votre première réunion. Ce soir, je venais ici en curieux, et je voulais entendre ce que les gens, les spécialistes avaient à dire.

3220

Ce qui me porte à intervenir, madame la Présidente, c'est qu'on nous parle de développement, ce qui est vrai pour Sainte-Catherine, ce qui est vrai pour les autres endroits, et on nous dit que le boulevard, bien oui, il faudrait qu'il soit amélioré, j'en suis entièrement conscient et c'est vrai.

3225

Par contre, ce qu'on semble pas spécifier à la population, c'est qu'on déplace la circulation qui est au nord, nord-ouest, on l'envoie à l'est sur la 367, on l'envoie sur le boulevard Fossambault qui, lui pour améliorer sa circulation, va faire une amélioration dans le sud.

3230

Maintenant, j'aimerais qu'on m'explique, moi, en tant que citoyen, comment je vais faire pour embarquer sur ce boulevard-là le matin, alors qu'à l'heure actuelle, madame, de cinq heures et demie (5 h ½) à sept heures et demie-huit heures moins quart (7 h ½-8 h -¼) le matin, c'est le chat et la souris. C'est-à-dire que je te guette, je sors, je sors, je te guette!

3235

Partout sur le long du boulevard, on a des développements qui ont été faits dans les années antérieures, et le dernier petit bébé, c'est très bien pour Sainte-Catherine, mais c'est trois cents (300) nouvelles résidences qui sont à l'entrée de la ville de Sainte-Catherine.

3240

On a le parc industriel qui est en bas et là, on nous dit peut-être qu'il va y avoir une sablière, en tout cas, celle-là, elle est spéculative, peut-être oui, peut-être non.

3245

Mais tout ça, là, toute cette chose-là, est-ce que le ministère des Transports regarde au bon endroit? Est-ce qu'à partir de là, oui, on améliore la partie du bas, parce que c'est très dangereux, la partie sud, mais est-ce qu'il y a pas une voie de dégagement qui pourrait être améliorée?

3250

Je prétends pas dire au ministère des Transports quoi faire dans cette situation-là, ils ont des spécialistes, mais ce qu'on nous dit, allons-y parce que le maire de Saint-Raymond, le maire de Rivière-à-Pierre, le maire de Saint-Léonard, et celui de Saint-Basile est pas venu, mais il y a une cimenterie à Saint-Basile, et toutes ces belles personnes là nous disent, bien regarde, on va transférer notre trafic par chez vous, parce que ça va bien!

3255

Et c'est un secret de polichinelle, madame, que la 365, c'est le pont de Pont-Rouge, c'est ce qui les empêche de passer par là. Auparavant, ils passaient par là, mais la minute que notre boulevard a été amélioré, on a vu apparaître les camions avec du granit, les camions de bois et en fin du compte, mettez-en et mettez-en. Et là, on va continuer.

3260 Alors on fait quoi à la ville de Sainte-Catherine? On a une belle place, on a un bel endroit et on oublie de nous dire aussi, on nous a pas parlé de la population du Lac-Saint-Joseph, du Lac-Sergent, du Lac-Sept-Îles, de la Réserve de Portneuf, de tout ce qui est villégiature qui se multiplie par trois (3) et par quatre (4) l'été. Si tous ces gens-là passent chez nous, on fait quoi, nous? On a un pont à Sainte-Catherine, un pont qui s'en vient, qui donne un accès au nord et au sud de Sainte-Catherine. C'est un bouchon, ça.

3265 Alors on n'est pas plus avancé. Ce que je veux simplement porter à votre attention, c'est qu'il y a pas seulement une solution à ce problème-là.

3270 Oui, la partie sud devrait être réparée, elle est dangereuse. Par contre, il reste qu'il devrait y avoir une autre voie d'évitement considérée qui se dirigerait vers le boulevard Henri IV pour qu'on puisse dégager.

3275 Parce que quand bien même qu'on mettra le boulevard très fluide, madame, si on n'est pas capable d'embarquer dessus, si on n'est pas sur le bon sens du trafic, on va avoir beaucoup de peine, on va rester chez nous. Puis quand notre patron nous attend pour sept heures trente (7 h 30) le matin, c'est pas à neuf heures (9 h). On va nous dire, tu sortiras un petit peu plus tard! Mais si personne d'entre vous fait l'expérience dans différents endroits, pour embarquer sur ce boulevard-là le matin et en sortir le soir entre trois heures trente (3 h 30) et six heures (6 h), c'est quelque chose de pénible, c'est quelque chose de très hasardeux.

3280 Alors on va améliorer la fluidité aux dépens de quoi!

C'était simplement mon intervention sans prétention, madame, parce qu'en tant que citoyen, c'est pas rose des fois d'embarquer là-dessus.

3285 Je vous remercie.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3290 Merci beaucoup, c'est très apprécié.

VILLE DU LAC-SERGENT

3295 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors la Ville du Lac-Sergent, monsieur Denis Racine s'il vous plaît.

3300 Bonsoir monsieur Racine.

PAR M. DENIS RACINE:

3305 Bonsoir madame. Mon nom est Denis Racine, je suis maire du Lac-Sergent. Comme je pratique le droit, et j'ai aussi, dans une vie antérieure, eu l'expérience d'être conseiller municipal à Sainte-Foy avec la mairesse Boucher. Aujourd'hui, depuis novembre 2005, je suis maire du Lac-Sergent.

3310 D'abord, je vous remercie de me laisser prendre la parole, je vais être assez rapide, parce que je prévoyais pas témoigner!

Sinon que pour vous dire que nous avons adopté une résolution au conseil municipal qui a été déposée pour entériner ou appuyer le mémoire de la Ville de Saint-Raymond.

3315 La Ville de Lac-Sergent est une petite municipalité, la plus petite de la MRC de Portneuf. Vous savez qu'il y a deux (2) MRC, celle de la Jacques-Cartier dont fait partie Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, et à partir du Lac-Sergent et vers le nord, ainsi que vers l'ouest, c'est la MRC de Portneuf. Nous faisons partie de la MRC de Portneuf, donc pas de la même MRC.

3320 La ville du Lac-Sergent a deux cent soixante-treize (273) habitants à l'année, quatre cent cinquante (450) chalets autour du lac, et la population estivale est de douze cents (1200) personnes, donc beaucoup de villégiateurs.

3325 Et tous ces villégiateurs, pour se rendre au lac, utilisent soit la 359 ou soit la 367. Évidemment, nous avons pas d'industrie au Lac-Sergent, il y a quelques personnes du Lac-Sergent qui travaillent à Saint-Raymond, mais la plupart travaillent à Québec et font le voyageur matin et soir. Évidemment, les villégiateurs se rendent à leur résidence durant les fins de semaine ou durant l'été tous les jours, etc.

3330 Personnellement, j'utilise cette route-là depuis toujours, aussi longtemps que je me souviens, que mes souvenirs remontent. C'est une route nationale, j'insiste sur le mot nationale, c'est une route où on veut relier différents points avec une certaine fluidité et rapidité.

3335 Avec les années, autrefois il y avait quelques chalets un peu passé le rang du Grand-Capsa et il y avait rien ou quelques fermes, c'est tout. Aujourd'hui, les villes contiguës ont permis la construction de résidences tout le long, de sorte qu'aujourd'hui, à partir de l'autoroute 40 jusqu'à une bonne partie de la route et même au nord du projet sur lequel on est consulté, c'est rendu qu'on traverse un quartier résidentiel.

3340 Évidemment, quand on traverse un quartier résidentiel, c'est pas comme quand on traverse des champs. C'est pas comme quand on traverse, quand on est sur une route rapide. Alors le résultat, c'est qu'il y a des citoyens tout le tour qui se plaignent, monsieur l'a dit avant moi de toute façon, de beaucoup de circulation, la sécurité des enfants.

3345 Il y a sur cette route-là des difficultés énormes, dépassements difficiles, il faut attendre de passer la rivière aux Pommes avant de pouvoir dépasser, surtout quand on va vers le nord. Les cyclistes, j'oserais pas être cycliste sur cette route-là.

3350 Quand il y a un véhicule agricole, bien là, c'est à la queue leu leu. Aux heures de pointe, c'est la queue leu leu, sans compter qu'il y en a toujours un qui tourne à gauche ou qui veut tourner à gauche et là, la circulation ralentit.

On a des points dangereux, près du Grand-Capsa, les boutons un peu avant. Alors la route telle qu'elle est actuellement, elle ne remplit plus sa fonction première.

3355 Nous estimons qu'à ce moment-là, les solutions, il y en a pas cinquante-six mille (56 000), on peut pas construire une autoroute, comme on l'a fait par exemple autrefois sur le boulevard Hamel. Le boulevard Hamel, quand on s'est mis à construire le long du boulevard Hamel, on a fait le boulevard Hamel à quatre (4) voies.

3360 Je pense pas que ça serait une solution de construire à quatre (4) voies sur le tracé actuel de cette route-là. Enfin, je pense que pour les résidents, ce serait pas acceptable.

3365 Que le tracé de contournement soit perfectible, sans doute, probablement. Je l'espère. Mais je voudrais conclure par la réflexion suivante! Effectivement, le maire de Saint-Raymond a indiqué les implications, les entraves que cette route-là pouvait avoir au niveau du développement économique de la région.

3370 Dans le schéma d'aménagement de la MRC de Portneuf alors le tronçon qu'on étudie n'est pas dans la MRC de Portneuf, mais on a un problème un petit peu semblable avec la route 365 – dans le nouveau schéma d'aménagement de la MRC de Portneuf qui vient d'être adopté, il est actuellement en approbation auprès du ministre, il y a des dispositions qui visent à limiter les accès privés sur la route nationale, pour justement pas se créer un problème comme on a aujourd'hui.

3375 Et dans le cas de la Ville du Lac-Sergent, on est allé plus loin, on a adopté une résolution visant à interdire les accès privés sur la route 367, le tronçon qui traverse la ville, et on a transmis ça, cette demande-là, au ministère des Transports.

3380 Alors c'était un peu ce que je voulais vous exprimer aujourd'hui, je vous remercie.

Je sais pas si vous avez des questions?

PAR LA PRÉSIDENTE:

3385 Non. Ça va très bien, je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous faire part de votre réflexion, c'est très utile pour la Commission.

PAR M. DENIS RACINE:

Merci.

3390

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup.

3395

Est-ce qu'il y a encore des gens qui désireraient s'exprimer? Il y a personne d'inscrit.

Alors je vais déclarer le registre fermé.

3400

DROIT DE RECTIFICATION

PAUL-GUY BOUCHER

3405

PAR LA PRÉSIDENTE:

J'aimerais passer à l'étape du droit de rectification! S'il y a des personnes qui veulent venir rectifier des faits, des données qu'elles considèrent erronés, ne pas donner d'opinion, mais plutôt rectifier certains faits.

3410

Je sais pas si le ministère des Transports veut se prévaloir de ça? Non.

Alors il y a monsieur Boucher.

3415

On se limite, on comprend bien, monsieur Boucher, aux données!

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

Je le sais très bien. Je serai très bref.

3420

C'est pour clarifier concernant le site industriel 9 qui est prévu au schéma.

Actuellement, dans le plan d'urbanisme, il n'est pas encore prévu, puisque la municipalité est en train de, autrement dit, est à l'étape de conformité de son plan d'urbanisme avec le schéma régional.

3425

Alors au niveau de Sainte-Catherine, ce n'est pas encore zoné industriel. C'est prévu comme affectation au schéma. C'est pour ça que j'ai demandé tout à l'heure à la Municipalité, au conseil municipal de retirer cette vocation-là, de demander à la MRC de le retirer. Et

3430 monsieur le maire dans son intervention mentionnait qu'il y avait eu consultation publique, information des citoyens.

J'aimerais préciser qu'au niveau de l'adoption du schéma, lors de la révision, il y a eu information des citoyens, des soirées publiques, oui, mais il y a pas eu de consultation telle que
3435 le prévoit la loi dans un cas de zonage. Les citoyens n'ont pas eu à se prononcer là-dessus. Ils ont été informés de cette vocation-là possible sur le territoire, mais la décision finale, elle est apparue au moment du schéma révisé.

Et je pense pas qu'il y ait des citoyens qui étaient au courant de la situation qui a été
3440 décidée par la MRC.

Alors je voulais préciser ça. Effectivement, il y a eu information, mais les citoyens ne se sont pas prononcés comme dans la loi qui le prévoit au niveau du zonage.

3445 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors vous pensez avoir un recours?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

3450

Non, possiblement pas.

PAR LA PRÉSIDENTE:

3455 Vous venez juste informer?

PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:

C'est informer, c'est ça.

3460

PAR LA PRÉSIDENTE:

Merci.

3465 **PAR M. PAUL-GUY BOUCHER:**

Merci.

3470

MOT DE LA FIN

3475 **PAR LA PRÉSIDENTE:**

Alors ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique. Comme le prévoit le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, la Commission devra déposer son rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard dans quatre (4) mois, après le début de son mandat, soit le 24 mai prochain.

Cependant, la Commission pourrait déposer son rapport préalablement à cette date, si on a complété notre analyse.

3485 Je rappelle que le rapport fera état des constatations et de l'analyse de la Commission à l'égard du projet concerné.

Après le dépôt du rapport de la Commission, le ministre dispose de soixante (60) jours pour le rendre public.

3490

Je rappelle également que les commissions du BAPE ne sont pas décisionnelles. Notre mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet, à la lumière des opinions émises par les citoyens, les groupes et les organismes qui participent à nos travaux, afin d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable.

3495

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

3500

Il appartiendra par la suite au gouvernement d'autoriser la réalisation du projet ou de le modifier ou de le refuser, aux conditions qu'il déterminera. Il n'existe pas de délai quant à la décision que prendra le gouvernement sur le projet.

3505

Alors en mon nom personnel, au nom de toute la Commission, j'en profite pour remercier chacun des participants, chacun des citoyens, des organismes qui sont venus ici. Et comme le disait, pour paraphraser un personnage célèbre, vous êtes le sel de la démocratie!

3510 Alors je profite de l'occasion pour vous remercier personnellement. Merci au promoteur de votre patience et tout ce que vous nous avez fourni.

Merci à chacun de vous qui avez écrit les mémoires; c'est très apprécié, le BAPE va continuer son analyse, mais c'est grâce à la participation du public si on peut avoir une démocratie participative.

3515

3520 Au Québec, on est quand même assez leader dans ce domaine-là; plusieurs pays sont venus nous analyser pour en arriver à implanter dans leur propre milieu la procédure de participation démocratique qui a donné lieu notamment à des conventions en Europe, des conventions, je pourrais mentionner des conventions comme la convention d'Aarhus qui s'est signée au Danemark, qui a été ratifiée par quelque quarante (40) pays de la Communauté économique européenne des Nations Unies jusqu'à présent.

3525 Alors tout ça pour vous dire que ça repose sur la participation publique, donc votre devoir de citoyen que vous avez exercé, et vous devez en être fiers.

Alors je vous remercie. Je remercie toute l'équipe de la Commission, monsieur Deshaies, madame Dufresne, madame Poliquin, madame Poirier. Les Services partagés du gouvernement, monsieur Buisson, monsieur Lajoie, puis madame Proulx.

3530 Alors merci beaucoup, puis oubliez pas de compléter vos petits formulaires pour les donner à l'arrière. Au revoir.

3535 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.

3540 DENISE PROULX,
Sténotypiste officielle.