

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

ÉTAIT PRÉSENT: M. FRANÇOIS LAFOND, président

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT  
DE L'INTERSECTION DES ROUTES  
108/143 ET 147 À WATERVILLE**

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 1

Séance tenue le 21 septembre 2009, 19 h  
Collège François-Delaplace  
365, rue de Compton Est  
Waterville

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 21 SEPTEMBRE 2009 ..... 1

MOT DU PRÉSIDENT ..... 1

  

DÉPÔT DE DOCUMENTS..... 9

  

PRÉSENTATION DES REQUÊTES :

VILLE DE WATERVILLE, GÉRALD BOUDREAU ..... 13

LUC BEAULIEU..... 15

  

PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR..... 16

  

REPRISE DE LA SÉANCE ..... 27

  

PÉRIODE DE QUESTIONS :

VINCENT CLOUTIER..... 28

LUC BEAULIEU..... 33

NATHALIE DUPUIS ..... 46

JEAN-GUY BEAULIEU ..... 67

  

REPRISE DE LA SÉANCE ..... 86

  

LUC BEAULIEU..... 86

VINCENT CLOUTIER..... 102

RICHARD WERA ..... 109

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville.

10 Je suis François Lafond et je suis responsable de cette commission d'enquête et d'audience publique à qui a été confié le mandat donné au BAPE par la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Line Beauchamp.

15 Permettez-moi de vous faire la lecture du mandat reçu de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et c'est adressé à monsieur Pierre Renaud, président, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Édifice Lomer-Gouin, 575, rue Saint-Amable, etc.

*Monsieur le Président,*

20 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 sur le territoire de la Ville de Waterville par le*  
25 *ministère des Transports du Québec et de me faire part de ses constatations, ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

*Le mandat du Bureau débutera le 14 septembre 2009.*

30 *Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet.*

*Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.*

35 Et c'est signé : madame Line Beauchamp.

40 Avant de vous entretenir de l'audience publique comme telle, j'aimerais souligner que, au cours de cette audience, nous procéderons à un exercice de facilitation qui vous sera expliqué un peu plus tard dans ce discours.

Le président du BAPE m'a donc confié le présent mandat d'enquête et d'audience publique.

45 Il faut rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Son mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer à la ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce dernier.

50 À cette fin, la commission a, outre sa responsabilité d'enquêter, celle de faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et elle doit recueillir l'opinion des personnes intéressées.

55 De plus, la commission examinera, dans une perspective de développement durable, le projet soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

60 Ainsi, dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, qui engage les ministères et organismes du gouvernement du Québec à déterminer les actions qu'ils mèneront pour contribuer à l'atteinte de la stratégie gouvernementale de développement durable, le BAPE s'est donné un plan d'action et une démarche d'analyse permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des seize principes de la loi, afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

65 Enfin, en tant que commissaire, je dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. Par ailleurs, je me suis engagé à respecter le code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Cela signifie notamment que le commissaire a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve, et qu'il doit agir équitablement envers tous les participants tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et  
70 entière.

75 À cet effet, il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

80 Il y a lieu de préciser que, parallèlement aux travaux de la Commission, le présent projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Le gouvernement du Québec rendra une décision sur le projet en dernier lieu. C'est dans ce contexte qu'a été constituée cette commission d'enquête et d'audiences publiques qui effectuera l'examen public du

projet de manière à satisfaire aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec.

85 Pour les personnes intéressées à obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'arrière où une documentation pertinente est disponible.

90 Le mandat de la commission d'enquête a débuté le 14 septembre dernier et sera d'une durée maximale de quatre mois. Ainsi, le rapport du BAPE sera remis à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 14 janvier 2010.

95 Permettez-moi de vous présenter un aperçu du déroulement de cette première soirée qui se déroulera selon nos règles de procédure. De façon à favoriser un débat éclairé, serein et respectueux, j'expliquerai les règles générales, ainsi que la façon de procéder. Ensuite, je présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources invitées. Puis, les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet.

100 Une pause d'environ quinze minutes suivra la présentation du promoteur. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées, dans l'ordre d'inscription, à venir poser leurs questions.

105 L'audience publique est divisée en deux parties. La première partie débute ce soir et la commission siègera au fur et à mesure de ses besoins.

110 L'objectif de cette première partie d'audience vise à compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la commission, ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent, de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets. Elle ne sert pas à recevoir les opinions des participants, mais bien les questions qu'ils désirent poser.

115 Cela ne veut pas dire que je ne veux pas entendre votre opinion, mais plutôt que je l'entendrai seulement en deuxième partie de l'audience. La commission entendra l'opinion de ceux et celles qui le désirent lors de cette deuxième partie. C'est à ce moment que les citoyens prendront position sur le projet.

120 Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible votre intention de déposer un mémoire à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Marie-Josée

Méthot, qui est à l'arrière de la salle. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique.

125

De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires quatre jours avant le début de la deuxième partie de l'audience, soit au plus tard le 15 octobre à midi.

130

Au moment de la présentation de votre mémoire, je pourrai échanger avec vous afin de bien comprendre votre position. Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission d'enquête sans le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet. Ces trois options sont donc possibles. Signalez-le à la coordonnatrice, madame Méthot, dans la mesure du possible deux semaines avant la deuxième partie de l'audience publique.

135

À la fin de l'audience publique, la commission pourrait avoir besoin de poursuivre ses recherches pour compléter son examen du projet et son analyse. Dans un tel cas, les questions et réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus seront déposés officiellement et rendus publics sur le site Web du BAPE. Il en sera de même pour tous les documents relatifs au dossier, dont ceux qui seront déposés par la commission dans le contexte du mandat.

140

Par ailleurs, ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles dans le site Web du BAPE environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique.

145

Nous avons également un centre de consultation à la bibliothèque municipale de Waterville. Compte tenu de la politique de développement durable du BAPE, nous nous sommes assurés que ce centre dispose d'un accès gratuit à Internet et nous n'y déposerons pas des copies de tous les nouveaux documents qui seront produits au cours du mandat. Donc, nous encourageons l'utilisation d'Internet pour la consultation des documents qui seront déposés.

150

Si certain d'entre vous ont des besoins spécifiques de consultation sur certains documents, veuillez nous le faire savoir en vous adressant au personnel à l'arrière de la salle ou en utilisant notre ligne 1-800-463-4732.

155

Je vais maintenant expliquer comment nous allons procéder ce soir et lors des autres séances de la première partie de l'audience publique.

160

Voyons la disposition de la salle. Au centre, face à vous, la commission d'enquête. À ma gauche, la table des analyses, celle des personnes-ressources et la table de la sténotypiste qui s'occupe des transcriptions. À l'arrière, la table de l'équipe de la

165 commission. À ma droite, la table des représentants du promoteur et, devant moi, la table  
où vous viendrez poser vos questions.

170 L'inscription pour les questions, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, se fait à l'arrière  
auprès de la conseillère en communication. Le registre pour ce soir sera ouvert à la première  
pause. Deux questions sont admises par intervention. Cette règle a pour but de permettre  
au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Vous êtes, bien sûr, les  
bienvenus pour vous réinscrire au registre pour d'autres questions concernant le projet.

175 Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules  
acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Bien  
entendu, je pourrai intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des  
représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de  
cette question.

180 Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je  
dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à  
une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

185 Les questions qui ne peuvent obtenir de réponse immédiate de la part du promoteur  
ou des personnes-ressources, parce que nécessitant une recherche ou un développement,  
devront être traitées avec diligence. La commission se chargera d'obtenir les réponses lors  
des séances ultérieures ou par écrit. Ces réponses font partie du dossier et seront rendues  
publiques.

190 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré  
confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment  
même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être  
remise avec la mention « confidentiel ». Je permettrai alors aux personnes concernées  
d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public.

195 Par la suite, je rendrai une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en  
partie, ou de ne pas rendre publique l'information et cette décision sera également rendue  
publique.

200 Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision, à la  
suite de quoi l'information sera rendue publique en tout ou en partie ou sera renvoyée à la  
personne qui l'a fournie sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

205 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document au cours de  
l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette

information, peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

210 Il n'est pas nécessaire de déposer un document ou d'en demander le dépôt pour attirer notre attention sur le contenu que vous désirez mettre en lumière. Ainsi, vous pouvez seulement nous communiquer la référence à un document. La commission examinera son contenu comme elle le fait pour les documents déposés.

215 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, je vous demande de bien vouloir remplir le questionnaire et le remettre au personnel à l'arrière de la salle. D'ailleurs, madame Hawey, conseillère en communication, je pense qu'elle en a mis un peu partout sur les chaises. Ça fait que ne vous gênez pas, prenez le soin de  
220 répondre à ce questionnaire parce que, nous, ça nous aide.

Au cours de cette audience publique, la commission d'enquête visera à bonifier votre questionnement en explorant certaines propositions de travail qui pourraient vous permettre de préparer adéquatement vos mémoires.

225 Je m'explique. À la fin de la dernière séance régulière ou encore à celle de ce soir, de cette première partie de l'audience publique, une fois que toute l'information nécessaire à l'analyse du projet aura été rendue publique, nous ouvrirons un nouveau registre, en parallèle à celui où vous vous inscrivez pour venir poser vos questions.

230 Ce nouveau registre vous permettra de déposer vos propositions de bonification au projet. Conséquemment, je vous inviterai à venir présenter vos propositions en fonction de l'ordre d'inscription prévu à ce nouveau registre.

235 Une fois que les personnes inscrites auront présenté leurs propositions, nous prendrons une pause. Pendant cette pause, les personnes ayant présenté leurs propositions seront invitées à discuter avec l'une ou l'autre analyste afin de s'assurer que le contenu de vos propositions soit concordant avec ce que vous avez énoncé.

240 Toutefois, il n'est pas nécessaire et obligatoire d'attendre l'ouverture de ce nouveau registre pour déposer vos propositions de bonification. Ainsi, vous pourrez en tout temps rencontrer les analyses pour leur faire part de vos propositions de bonification ou tout simplement pour obtenir des informations sur le déroulement de cet exercice de facilitation.

245 Les personnes-ressources ont été sensibilisées à cet exercice de facilitation. Nous souhaitons que ces dernières s'investissent dans cet exercice. Elles seront invitées à rencontrer les analystes pour leur faire part de leur intention ou non de prendre la parole pour



réagir aux propositions. Il va de soi que les personnes-ressources, si elles le souhaitent, auront également l'opportunité de déposer auprès des analystes leurs propositions de bonification. Tout comme les personnes-ressources, le promoteur sera invité à rencontrer les analystes afin de leur signifier son intention de réagir aux propositions de bonification des participants à cette audience publique. La pause permettra tant au promoteur qu'aux personnes-ressources de bien préparer leurs réponses.

Au retour de la pause, la liste des propositions sera projetée à l'écran. Les propositions de bonification seront discutées une par une. La commission entendra alors les réponses du promoteur et ce dernier sera invité à commenter chacune de ces propositions, ainsi que les réponses des personnes-ressources qui souhaiteraient intervenir.

Afin d'éviter les débats, les participants ne seront pas invités à commenter les réponses du promoteur ou des personnes-ressources, sauf si leur proposition a mal été interprétée.

Dans l'éventualité où, selon le promoteur et les personnes-ressources, des propositions exigeraient plus de temps de réflexion avant d'être en mesure de fournir une réponse, la commission fixera alors une date limite pour que ces informations lui soient transmises. Dès leur réception, ces informations seront rendues publiques.

La Commission souhaite ainsi offrir aux participants un maximum d'information en vue de leur préparation pour la deuxième partie de l'audience publique, soit la rédaction de leur mémoire, tout en permettant au promoteur et aux personnes-ressources par cet exercice d'avoir l'opportunité de s'exprimer sur des propositions concrètes.

Rappelons que le rôle du BAPE ne consiste pas à approuver ou à rejeter les projets qui lui sont soumis, mais bien de s'assurer que si ces projets sont autorisés par le gouvernement du Québec, ils bénéficieront du meilleur contexte d'insertion dans leur milieu. D'où l'importance pour la commission de travailler avec les requérants, les participants, le promoteur et les personnes-ressources afin d'examiner et de retenir des pistes de bonification et de solution au projet étudié et aux enjeux qui en découlent, le tout dans une perspective de développement durable.

J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. Alors, à ma gauche, une analyste, une des deux analystes, madame Sylvie Mondor. La deuxième analyste est à l'arrière pour l'instant, madame Édith Bourque. À l'arrière de la salle, la conseillère en communication – qui est censée être à l'arrière, qui est présentement en avant – madame Danielle Hawey. Ça, c'est juste pour vous mêler un petit peu. Et, finalement, à l'arrière également, la coordonnatrice de la commission, madame Marie-Josée Méthot. Nos travaux sont également soutenus par madame Angéla Perreault, agente

de secrétariat.

290

L'organisation technique et la logistique des séances publiques sont sous la responsabilité du Centre des services partagés du Québec. Le responsable à la logistique est monsieur Daniel Moisan. Il est accompagné de monsieur Jean Métivier, technicien du son. Madame Lise Maisonneuve assure le travail de sténotypie.

295

J'invite maintenant le porte-parole du promoteur, monsieur Louis Ferland, à nous présenter son équipe. Monsieur Ferland, on vous écoute.

**M. LOUIS FERLAND :**

300

Bonsoir tout le monde. J'ai avec moi ce soir Jean Gagné qui est professionnel chez nous au ministère en Estrie et qui s'est occupé donc de la gérance de l'ensemble de l'étude d'impact environnementale.

305

À côté de lui, c'est madame Marie-France Bergeron, qui est ingénieure et spécialiste chez nous dans le domaine de tout ce qui touche la fluidité et la sécurité de la circulation. Donc, c'est elle qui a travaillé dans cette étude-là.

310

J'ai aussi deux représentants de la firme Teknika : Patrice Bigras qui, lui, a fait l'ensemble de l'étude d'impact, il a piloté l'ensemble de l'étude d'impact pour le ministère, et Sébastien Girard, qui est ingénieur chez Teknika et qui a fait le design préliminaire du projet qu'on vous propose ce soir et des autres avenues qui ont été analysées aussi. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

315

Monsieur Ferland, est-ce que vous avez des documents à déposer ce soir?

**M. LOUIS FERLAND :**

320

On les a déjà tous déposés.

**LE PRÉSIDENT :**

325

Donc, est-ce que vous pourriez nous en faire la nomenclature pour les fins de la transcription, s'il vous plaît?

**M. LOUIS FERLAND :**

330

Je pense que je vais laisser Jean vous les nommer.

**M. JEAN GAGNÉ :**

Malheureusement, j'ai déposé la liste avec les documents.

335 **LE PRÉSIDENT :**

Attendez, je vais vous la prêter.

**M. JEAN GAGNÉ :**

340

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

345

Bienvenu.

**M. JEAN GAGNÉ :**

350 Alors, nous avons déposé le plan d'acquisition des parcelles, ainsi que des non-accès.

Nous avons déposé la liste des propriétaires et des lots touchés par le projet.

355 Nous avons déposé également des copies du Plan de transport de l'Estrie tel que demandé.

Nous avons déposé le Plan stratégique 2008-2012 du ministère des Transports, ainsi qu'un petit dépliant d'explications sur les carrefours giratoires.

360 Nous avons également déposé une lettre du 31 juillet 2009 du ministère de l'Environnement ici en région concernant la problématique de déplacer le commerce Beaulieu, puisqu'il est dans la plaine inondable.

Et nous avons déposé des copies de la présentation que vous allez voir à l'instant.

365

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Gagné.

370

Maintenant, je vais aller du côté des personnes-ressources au niveau du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Isabelle Nault. Bonsoir, Madame Nault.

**Mme ISABELLE NAULT :**

375

Bonsoir. Donc, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Je suis accompagnée de monsieur Hervé Chatagnier qui est spécialiste chez nous des projets routiers, donc pour répondre à ce niveau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

380

Madame Nault, avez-vous des documents à déposer?

**Mme ISABELLE NAULT :**

385

Non, pas de documents à déposer. Je devrais?

**LE PRÉSIDENT :**

390

Bien, c'est parce que je pensais qu'ils avaient été déposés, mais ils ont peut-être été déposés auprès de madame...

**Mme ISABELLE NAULT :**

395

Oui. Bien, j'ai déposé la même lettre que monsieur, datée du 31 juillet, adressée au MTQ par rapport...

**LE PRÉSIDENT :**

400

Bien, en fait, il y avait la lettre, oui, effectivement, puis également, provenant du ministère des Transports, les aires de remblai sous la limite des inondations de récurrence deux ans.

**Mme ISABELLE NAULT :**

405

Ah! Oui, d'accord. Oui, excusez-moi, mais ça avait déjà été déposé, ça.

**LE PRÉSIDENT :**

410

Oui, mais en principe, officiellement, le dépôt se fait ce soir.

**Mme ISABELLE NAULT :**

415

Ah! Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci.

420 Maintenant, monsieur Dumoulin pour la Ville de Waterville, est-ce que vous avez des documents à déposer ou ils ont été déposés?

**M. LUC DUMOULIN :**

425 Oui. On a déposé les extraits du règlement de zonage actuel, entre autres les grilles, les usages, les spécifications de constructions autorisées par les zones.

On a déposé également des extraits du plan de zonage actuel, ainsi que les extraits du règlement de zonage 394 qui est l'ancien règlement de zonage.

430

Si ma mémoire est fidèle, également un mémoire qu'on avait déposé à la MRC de Coaticook concernant l'intégration du territoire de Waterville au schéma d'aménagement.

Et si je ne m'abuse, il y avait également deux croquis ou, du moins, deux plans qui venaient avec le mémoire, qui parlaient entre autres des caractéristiques physiques et socio-économiques, ainsi que les secteurs proposés.

435

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait! Merci, Monsieur Dumoulin.

440

Et au niveau de la MRC de Coaticook, Monsieur Ménard.

**M. HUGUES MÉNARD :**

445

Oui. Nous, on a déposé beaucoup d'extraits du schéma d'aménagement, évidemment tout ce qui concernait soit zone inondable, les politiques d'aménagement et les orientations du schéma, un bref résumé aussi du processus. Dans le schéma d'aménagement, il faut préciser qu'il y avait aussi la dérogation à la zone inondable qui a été accordée au ministère des Transports pour l'aménagement du carrefour giratoire et, donc, un résumé du processus de la conformité qui a été donnée, et le rapport d'analyse qui avait été présenté à la MRC avec le croquis pour la dérogation à la zone inondable.

450

Il y avait aussi une lettre, qui avait été transmise au ministère des Transports sur l'échéancier pour le processus de dérogation à la zone inondable. Et un petit PowerPoint qui, au besoin, on le présente. C'est sur le processus de dérogation, comment ça fonctionne à la MRC.

455

**LE PRÉSIDENT :**

460

Est-ce que vous êtes accompagné de quelqu'un ou vous êtes seul qui représente la MRC?

**M. HUGUES MÉNARD :**

465

Seul.

**LE PRÉSIDENT :**

470

Monsieur Dumoulin, êtes-vous seul ou il y a quelqu'un qui est en salle et qui va...

**M. LUC DUMOULIN :**

475

Oui. J'ai monsieur Bernard Houle qui est le président du CCU, qui pourra...

**LE PRÉSIDENT :**

Répondre à certaines questions?

480

**M. LUC DUMOULIN :**

Répondre à certaines questions, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

485

Parfait! Merci, Monsieur Dumoulin.

Madame Nault, il n'y a personne en salle pour vous, non?

490

**Mme ISABELLE NAULT :**

Bien, il y a madame Hélène Robert, de la Direction régionale, qui va pouvoir aussi répondre à des questions au besoin.

495

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait! Merci. Bonsoir, Madame.

Il y a également par écrit deux autres ministères qui ont été invités. C'est-à-dire que

500 si jamais la commission a des questions, on va leur transmettre les questions par écrit et on aura les réponses par écrit. Donc, il y a Pêches et Océans Canada et également le ministère de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation.

505 J'invite maintenant chaque requérant à présenter sa demande d'audience publique et à lire sa requête. Je leur demande de s'en tenir strictement aux motifs présentés à la ministre, puisque les mémoires et les opinions sur le projet sont entendus en seconde partie de l'audience publique.

510 Je demande la collaboration de chacun et je me réserve le droit de vous interrompre si vous débordez trop de la lecture de votre requête originale.

J'invite maintenant à l'avant la Ville de Waterville. Bonsoir. Si je ne me trompe pas, vous êtes le maire de la Ville de Waterville, donc monsieur Gérald Boudreau, c'est ça?

515 **M. GÉRALD BOUDREAU :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

520 Excellent. C'était pour les fins de la transcription. Donc, on vous écoute, Monsieur Boudreau.

**M. GÉRALD BOUDREAU :**

525 Bonsoir, Monsieur le Président. C'est la demande d'audience publique - carrefour giratoire intersection routes 108/143 et 147.

530 *Suite à la rencontre d'information du BAPE qui a eu lieu à Waterville le 29 avril dernier et à laquelle j'assistais, ainsi que cinq des six conseillers et plus d'une trentaine de citoyens et citoyennes, de nombreuses préoccupations ont été soulevées.*

Est-ce que vous m'entendez bien?

535 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, Monsieur le Maire.

**M. GÉRALD BOUDREAU :**

540 *Le Conseil de ville est concerné pour plusieurs raisons, principalement pour*

représenter nos citoyens et chercher des réponses à leurs questions. Le Conseil de ville et son comité consultatif d'urbanisme sont concernés par l'aménagement du territoire, de l'impact que le carrefour va avoir sur la qualité de vie et la sécurité des citoyens.

545

Étant totalement concernés par le sujet, nous demandons une audience publique et souhaitons que cette audience puisse répondre aux préoccupations suivantes.

550

- Des craintes sur la solution pour répondre à la sécurité.;
- Est-ce qu'il y a d'autres solutions à envisager : feux de circulation, zone avec la baisse de limite de vitesse, des arrêts aux trois côtés;
- L'impact des modifications à la circulation sur les deux entreprises agroalimentaires de cette intersection;
- Étude d'impact sur la clientèle de ces deux entreprises et leurs revenus;
- L'impact sur le développement des autres producteurs agroalimentaires de la MRC de Coaticook (porte d'entrée de la MRC);

555

560

Nos préoccupations :

565

- Entente nécessaire à prendre avec les deux producteurs concernés avant le démarrage des travaux (accès aux commerces concernés);
- Zone inondable, donc réaménagement satisfaisant des bâtisses, des commerces, incluant la résidence;
- L'aménagement conséquent des stationnements et voies de circulation.
- Est-ce que le carrefour est pensé en fonction de l'arrivée de la route, du contournement de l'autoroute 410 qui pourrait limiter, diminuer ou augmenter l'achalandage du carrefour 143, 147 et 108;
- En attente d'informations plus complètes (actualisation des statistiques du nombre d'utilisateurs, du nombre d'accidents, du types d'accidents et leurs causes);

570

575

580

En conclusion, nous cherchons à documenter des informations sur les sujets ci-hauts mentionnés pour les prochaines audiences. De plus, nous attendons de ces audiences des informations plus précises, ainsi que des modalités de réalisation du projet respectueuses des attentes et des besoins des citoyens.



585           Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

590           Merci, Monsieur Boudreau.

J'invite maintenant monsieur Luc Beaulieu. Bonsoir, Monsieur Beaulieu.

**M. LUC BEAULIEU :**

595           Bonsoir à tous!

*Suite à la séance d'information du 29 avril dernier concernant le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville, je désire vous communiquer mon inquiétude sur l'impact de ce projet sur mon entreprise.*

600

*Par la présente, je désire appuyer la municipalité de Waterville qui a demandé une audience publique. J'ai une entreprise agroalimentaire de production, transformation et de mise en marché à la ferme qui est au centre du projet. L'accessibilité et la visibilité du commerce seront sérieusement réduites pendant et suite aux travaux.*

605

*Aucune étude de marché marketing sérieuse n'a été faite sur l'impact de la fermeture de l'accès principal. Aucun plan de restructuration acceptable ne m'a été présenté à ce jour. J'aimerais pouvoir vous présenter la situation lors de cette audience.*

610           *Espérant recevoir de vos nouvelles sous peu.*

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

615

Parfait. Merci, Monsieur Beaulieu.

Maintenant, je vais laisser la parole au promoteur qui présentera son projet durant vingt à vingt-cinq minutes ou moins, dépendamment. Donc, après cette présentation, nous

620           ferons une pause de quinze minutes et le registre des questions sera ouvert.

Monsieur Ferland, je vous écoute ou si c'est monsieur Gagné?

**M. LOUIS FERLAND :**

625

Non. Je laisse la parole à monsieur Gagné qui va faire la présentation.

**LE PRÉSIDENT :**

630

Parfait! Monsieur Gagné, on vous écoute.

**M. JEAN GAGNÉ :**

635

Merci, Monsieur le Président. Alors, mon rôle, ça va être de vous présenter sommairement le projet, on va avoir une série de diapositives, suite à quoi nous vous proposons de regarder une modélisation animée de comment fonctionne un carrefour giratoire afin de mieux comprendre justement la circulation des véhicules dans ce type d'aménagement là.

640

Donc, au niveau de la présentation comme telle, bien, on a ici un peu le contenu. On va commencer par localiser le projet; faire un petit tour sur la mise en contexte, pour ensuite en arriver à ce qui nous a amenés à intervenir, la justification d'intervenir à cet endroit-là.

645

On va regarder brièvement les causes ou, si vous voulez, les problématiques qui ont été constatées à cet endroit-là; la stratégie d'intervention du ministère pour résoudre les problèmes constatés. Et on va voir les solutions envisagées. En fait, les deux principales solutions envisagées, on va les comparer l'une avec l'autre.

650

On va vous présenter aussi le concept d'aménagement proposé. On verra également les principaux impacts, les mesures d'atténuation environnementale que l'on propose. Un petit mot sur la conformité avec l'aménagement du territoire pour, enfin, conclure sur l'ensemble du projet. Et comme je vous disais tantôt, tout de suite après, on verra la modélisation animée.

655

On sait qu'il s'agit – on l'a dit amplement d'entrée de jeu – du simple réaménagement d'une intersection. Il n'y a aucun nouvel embranchement routier qui va être construit, mais il s'agit de réaménager une intersection qui est jugée non sécuritaire à la fois au niveau de nos analyses et également au niveau d'un rapport de coroner.

660

Alors, on reconnaît l'endroit. Ici, l'intersection des routes 108/143 et 147, on voit ici le commerce de la Ferme Beaulieu. Est-ce que vous m'entendez quand je parle un petit peu de côté? Oui?

665 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gagné, dans la mesure du possible, « ici » dans les transcriptions, ça ne dit pas grand-chose finalement. Ça fait que si c'est possible peut-être de mieux situer : À l'intersection de la route 147 et de 108/143, et lorsque vous prenez la route – je ne sais pas, moi – 147, à votre gauche immédiate, vous avez le commerce de monsieur Beaulieu. Donc, il faudrait essayer d'éviter, dans la mesure du possible, les « ici ».

670 **M. JEAN GAGNÉ :**

675 Vous voulez dire expliquer davantage la description des lieux?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, voilà.

680 **M. JEAN GAGNÉ :**

Alors, comme je disais, on se retrouve à l'intersection des routes 108/143. On reconnaît ici, sur la photo aérienne, le commerce de la Ferme Beaulieu qui est juste au coin nord-est, si on veut, de l'intersection, également la ferme de monsieur Wera qui est également touchée par le projet.

Voici une photo de terrain. On se reconnaît assez facilement, une vue vers le commerce de monsieur Beaulieu à partir de la 108/143; et de l'autre côté, une vue vers la ferme de monsieur Wera, toujours avec l'intersection des deux routes.

Vue aérienne où on peut voir un petit peu l'aménagement existant. On voit que c'est une intersection en T avec un arrêt sur la route 147, la route 147 qui est ici. On voit sur la photo aérienne les voies de marquage au sol pour les virages. C'est un secteur avec vitesse affichée de 90 kilomètres/heure et on a un accès à deux commerces près de l'intersection, dont le commerce de monsieur Beaulieu, ainsi que l'accès avec la Ferme Wera.

**LE PRÉSIDENT :**

700 Donc, autrement dit, Monsieur Gagné, la route 147 se dirige vers Compton-Coaticook. Ensuite, la 108/143, si on va vers l'ouest, c'est vers North Hatley, Waterville et Stanstead?

705 **M. JEAN GAGNÉ :**

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

710 Et le contraire, c'est Lennoxville et Sherbrooke, n'est-ce pas?

**M. JEAN GAGNÉ :**

715 Parfait! Merci de...

**LE PRÉSIDENT :**

720 Je présume que tous les gens qui sont présents dans la salle connaissent mieux le coin que moi mais, encore une fois, c'est pour les transcriptions.

**M. JEAN GAGNÉ :**

725 Alors, on jette un petit coup d'oeil sur les données de circulation. En provenance de Sherbrooke sur la 108/143, on voit qu'on a un débit total – c'est un débit journalier moyen d'été – de 5 550 véhicules. Le petit chiffre en magenta entre parenthèses, c'est le pourcentage de camions, de véhicules lourds, on a 8 %.

730 Ce qui est intéressant de constater et ce qu'il est important de constater également, c'est qu'une grande partie de ce débit-là effectue des virages à gauche, soit 48 % qui tourne vers la 147, donc vers Compton.

De la 147 vers la 108 en arrivant de Compton, on a un débit de 3 500 véhicules dont 31 % effectuent également des virages à gauche.

735 Du côté de Stanstead, bien, on a un débit de 4 200 véhicules avec un pourcentage de véhicules lourds de 5 %. Évidemment, là, il s'agit de virages à droite alors que 28 % tourne à droite et 72 % continue tout droit.

740 Au niveau des accidents, nous avons répertorié uniquement les accidents avec rapport de police, c'est-à-dire accidents vérifiés, ce qui exclut les accidents non déclarés et, évidemment, les chevreuils.

745 Alors, on a onze ans ici. Alors, on peut voir, dans la colonne « total » à droite, que les accidents non seulement se maintiennent, mais bien, enfin, on hésitera à dire qu'il y a une tendance à augmenter, mais on voit que c'est quand même une tendance lourde avec un total de 59 accidents, dont plusieurs accidents à angle droit ou des accidents qui se produisent lors de virages à gauche. Ce sont des accidents qui, normalement, vont produire des blessures beaucoup plus graves.

750            Où se produisent ces accidents? Alors, voici un petit schéma rapide d'accidents. On voit que 19 % des accidents se produisent à angle droit à l'intersection. Il y a beaucoup de collisions arrière. On expliquera un petit peu tantôt pourquoi, 32 % sont des collisions arrière.

755            Des accidents également qui sont liés au niveau de l'accès à la Ferme Wera, on a sept accidents en onze ans, donc 12 % des accidents.

              Ce qui nous amène à vous parler de la justification d'intervenir. Alors, on a regardé ça sous deux aspects : l'aspect de la sécurité évidemment et l'aspect de la fluidité.

760            Au niveau de la sécurité, on constate qu'il y a un nombre élevé d'accidents. On a un nombre élevé de collisions arrière. On a des collisions de type angle droit avec dommages corporels assez sérieux, assez fréquemment. On a aussi des collisions à l'accès de la Ferme Wera avec dommages corporels fréquents. Et évidemment, on a, comme je vous

765            disais au début, un rapport de coroner qui nous incite à intervenir à cet endroit-là.

              Au niveau de la fluidité, c'est-à-dire la capacité du réseau à assurer une circulation fluide, on observe des files d'attente sur la 147 aux périodes de pointe.

770            Les causes ou les problématiques. Vitesse élevée sur l'axe principal qui est la 108/143, les gens ont de la difficulté à évaluer leur créneau d'insertion, c'est-à-dire le temps dont ils disposent pour s'insérer dans la circulation. Il y a de nombreuses hésitations au départ, d'où les nombreuses collisions arrière. Alors, les gens avancent, arrêtent et tout à coup se font rentrer par l'arrière.

775            Blessures corporelles fréquentes lors de ces accidents-là, parce qu'il y a aussi, évidemment, des virages à gauche. Comme la vitesse est assez élevée, bien, il y a des accidents à angle droit assez sérieux et lors de l'ensemble des virages à gauche finalement.

780            Il y a deux accès qui sont problématiques. L'accès à la Ferme Wera, on a vu qu'il y a eu quand même plusieurs accidents. Et l'accès au commerce Beaulieu qui est sur la 108/143, c'est un accès qui n'est pas conforme à la norme, puisque nous avons une servitude de nonaccès à cet endroit-là, mais le ministère a toléré cet accès-là pendant un certain temps.

785            Finalement, parmi les causes, on répète que tout ça produit un manque de créneaux pour la manoeuvre de virage à gauche. Les gens évaluent mal le temps qu'ils ont pour effectuer la manoeuvre.

790 La stratégie d'intervention du ministère, bien, évidemment, c'est de :

– Tenter de diminuer la gravité et le nombre d'accidents. Non seulement le nombre, mais la gravité, ça, c'est important.

795 – Sécuriser les mouvements les plus à risque qui sont les virages à gauche.

– Sécuriser les accès problématiques et améliorer la fluidité.

800 Comment on fait ça? Notre choix, ça a été de contrôler les mouvements à l'intersection et réaménager ou fermer les accès problématiques.

805 Alors, deux solutions ont été regardées. En gros, on peut les regrouper sous deux options. Alors, la première option qui est l'option des feux de circulation, on voit qu'une intersection en T avec feux de circulation, ce qui serait proposé, on aurait, par exemple, ici une voie de virage à droite de la 147 vers Sherbrooke, les gens qui arrivent de Compton et qui tourneraient à droite vers Sherbrooke; en même temps des îlots protecteurs pour les virages à gauche, des voies d'emmagasinement pour les gens qui veulent virer à gauche.

810 C'est sûr que dans cette option-là, l'accès du commerce de monsieur Beaulieu, qui est juste ici, comme je disais tantôt, nous avons déjà une servitude de non-accès à cet endroit-là, cet accès-là doit être fermé pour des raisons de sécurité.

815 La même chose au niveau de la Ferme Wera. Nous, on propose d'amener l'accès juste ici, parce que la circulation sur sa propriété se fait un peu en « U », si vous voulez, là, en libre circulation.

On va revenir sur la comparaison entre les deux options tantôt.

820 L'option deux qui est le carrefour giratoire, à ce moment-là, ce qu'on a, c'est toujours, évidemment, la fermeture de l'accès au commerce Beaulieu. Par contre, on déplace l'accès actuel, qui est juste ici, un peu plus au sud. Il serait géré un peu plus... Je dis « au sud », là, vers Compton, si vous voulez. Et on a évidemment, avec le carrefour giratoire, des îlots séparateurs, qui font en sorte qu'on contrôle les mouvements à cet endroit-là. On verra tantôt, au niveau de l'accès, plus en détail ce que ça va imposer aux gens qui vont entrer ou sortir du commerce de chez monsieur Beaulieu.

Et la même chose au niveau de la Ferme Wera, il y aura un contrôle également à ce niveau ici avec des îlots et une voie de refuge pour tourner à gauche.

830 C'est sûr que, même avec le carrefour giratoire, vous le verrez également dans la modélisation animée qu'on va vous montrer tantôt, il y a des possibilités d'accommoder les

vélos avec des bandes cyclables le long de la route et avec des traversées à l'approche du carrefour giratoire. Ici, c'est schématique, là, mais la possibilité est là.

835 Si, maintenant, on commence à comparer les deux options, une intersection avec feux par rapport à un giratoire, bien, il est évident que... Dans la littérature, c'est largement documenté. Nous, on a résumé ça ici rapidement.

840 Vous voyez les ronds rouges sur le modèle d'intersection avec un feu. Ce sont les collisions à angle droit, c'est-à-dire les collisions qui, normalement, frappent le plus fort et qui occasionnent les blessures les plus graves, parfois mortelles. Mais avec le giratoire, ces collisions-là sont totalement éliminées.

845 Dans un giratoire par rapport à une intersection en T, on peut résumer ceci en disant que plus... pas nécessairement plus, mais surtout du froissage de tôle, parce que ce sont surtout des collisions latérales ou même parfois arrière, mais à faible vitesse, mais beaucoup moins de dommages corporels.

850 Toujours dans la comparaison, rapidement, on voit qu'avec les feux tricolores, si on parle des collisions arrière, bien, elles sont fréquentes. Même s'il n'y a pas de feux présentement, il y a quand même un arrêt, on en a une indication. Avec le giratoire, il y a très, très peu de collisions arrière. Les angles droits sont toujours possibles avec un feu tricolore, parce qu'il y a toujours des gens qui brûlent le feu ou qui ne le respectent pas, là, au sens large. Dans un giratoire, c'est impossible.

855 La gravité des accidents demeure élevée avec un feu de circulation, puisqu'on garde encore les virages à gauche et les possibilités de collision à angle droit. Dans le giratoire, c'est normalement des dommages matériels seulement.

860 Au niveau de la délinquance, avec un feu, bien, c'est difficilement contrôlable. Quand il n'y a pas de policier, évidemment, on peut toujours brûler le feu rouge. Au niveau d'un giratoire, c'est contrôlé par l'aménagement lui-même qui ne permet pas des très grandes vitesses.

865 Un désavantage, par contre, c'est le comportement, l'usage d'un carrefour giratoire qui n'est pas encore très répandu au Québec. Un feu, on connaît bien ça. Un carrefour giratoire, bien, il y a tout une éducation et une habitude à prendre. Là, je viens de vous parler de la sécurité.

870 Au niveau de la fluidité, bien, avec un feu tricolore, le mouvement tout droit, si vous voulez poursuivre votre route et que le feu tombe au rouge, bien, c'est sûr qu'il y a des arrêts. Au niveau du giratoire, c'est simplement des ralentissements.

Au niveau des attentes, avec un feu, évidemment lorsqu'il y a un changement de

875 feu, il y a des attentes. Au niveau du giratoire, c'est très rare qu'il y a des attentes, puis elles sont de courte durée. Vous allez le voir tantôt dans la modélisation, parfois il faut ralentir un petit peu pour laisser passer celui qui est déjà dans l'anneau.

880 En cas de panne électrique, par exemple, bien, la gestion des priorités de la circulation, bien, c'est problématique évidemment avec un feu tricolore. Avec un giratoire, bien, le problème ne se pose pas.

885 J'ai dit tantôt qu'on reviendrait au niveau des accès. Alors, si on compare les deux options au niveau de l'accès du commerce de monsieur Beaulieu, avec le feu tricolore, eh bien, c'est certain que l'accès, même s'il est déplacé, il n'a plus aucun contrôle. C'est-à-dire que les gens vont pouvoir entrer et sortir librement, mais en croisant ceux qui vont, par exemple, sortir pour tourner vers, à gauche, Compton, ces gens-là doivent croiser la circulation. En tout cas, on conserve encore des croisements de circulation là, des entrées et sorties.

890 Dans le cas du giratoire, en raison des îlots qui sont proposés, que l'on voit ici, évidemment ça pose une certaine contrainte. C'est-à-dire que si vous arrivez de Sherbrooke, par exemple, et vous voulez aller au commerce, vous allez devoir emprunter le carrefour giratoire et entrer sur le terrain du commerce, mais vous avez une voie de refuge pour attendre que la circulation inverse passe pour rentrer. Vous avez une voie de refuge pour effectuer votre virage. En sortie, par contre, vous sortez avec un virage à droite. Donc, ça, c'est sécuritaire.

900 Cependant, il faut regarder tous les embranchements. Si vous voulez retourner vers Compton, là, évidemment, vous devrez sortir à droite, ce qui est sécuritaire, emprunter le giratoire pour retourner vers Compton. Ça allonge très légèrement le parcours, mais ça rend les entrées et sorties beaucoup plus sécuritaires.

905 Vous voyez que, dans les deux cas, je le répète, l'accès sur la 108 doit être fermé de toute façon. Ça, c'est un peu ce qu'on vient de raconter.

910 Au niveau de l'accès de la Ferme Wera, c'est un peu le même principe. En haut, vous avez l'option avec un feu de circulation. À ce moment-là, on doit faire une voie de refuge également pour les gens qui arrivent de Sherbrooke et qui veulent tourner à gauche pour s'insérer chez monsieur Wera. Donc, la voie que vous voyez ici, c'est une voie de refuge.

915 Ça contrôle les entrées vers la ferme. Par contre, comme la circulation sur le terrain de monsieur Wera se fait dans ce sens-là, en sortie, les gens qui, par exemple, seraient arrivés de Stanstead, là c'est un petit peu loin, mais le premier emplacement, je ne me souviens pas...



**LE PRÉSIDENT :**

920 Waterville.

**M. JEAN GAGNÉ :**

925 Waterville, bien oui, c'est sûr. Alors, les gens qui vont arriver de Waterville, ils vont vouloir retourner à Waterville. Ils vont devoir aller faire ce qu'on appelle en bon québécois un « U-turn » ou un virage en U à l'intersection. Et ça, c'est un peu désagréable.

930 Dans le cas du carrefour giratoire, il y a également un contrôle au niveau de l'accès évidemment, parce qu'on a décidé de travailler sur les accès. Cependant, en sortie, on tourne dans le giratoire pour retourner dans cette direction-là. C'est un mouvement beaucoup plus facile, beaucoup plus fluide.

935 Je n'insiste pas davantage là-dessus parce que, au niveau des questions, vous pourrez évidemment nous poser toutes les questions de détail que vous voudrez bien.

940 Au niveau de la comparaison des deux options quant à la superficie d'emprise qu'on occupe, vous avez ici, en rouge, l'intersection avec feux et, en bleu, l'emprise avec le carrefour giratoire. Donc, j'ai mis des superficies. Donc, le carrefour va occuper moins d'emprise, 27 4500 mètres carrés, par rapport à 35 550 mètres carrés, parce que l'intersection avec le feu demande évidemment des voies auxiliaires supplémentaires à la chaussée. Donc, ça augmente la superficie.

945 Au niveau du remblai, selon les derniers chiffres qu'on a regardés cette semaine – il y a un petit carreau qui a débordé, mais ce n'est pas tellement grave – c'est un peu la même chose ici. Vous avez en rouge l'intersection avec un feu de circulation et en bleu avec le giratoire.

950 Au niveau du remblai lui-même, ce qui est montré là, c'est schématique, mais c'est la base du remblai. Le carrefour giratoire occupe moins d'espace au niveau du remblai que l'intersection avec un feu.

955 Quand on compare les impacts, là, je vous dis tout de suite qu'il y a une petite coquille au niveau de l'empiètement total. Ici, les chiffres ont été inversés, parce qu'on l'a vu sur la diapo précédente. Celle-là nous a échappé. Alors, quand on compare les impacts, évidemment, dans les deux modèles, il y a un impact fort pour le commerce de monsieur Beaulieu, puisqu'on doit relever la route, on doit fermer son accès. On verra tantôt comment on pourra tenter de corriger ces choses-là.

L'empiètement en plaine inondable – comme je vous disais, inversez les chiffres –

960 est légèrement supérieur avec le feu. L'empiètement total est supérieur avec le feu.

Au niveau de l'impact sonore, si vous avez un feu, eh bien, évidemment que les véhicules, les moteurs vont tourner au ralenti beaucoup plus qu'avec un carrefour giratoire où la circulation est fluide. Donc, il y a une faible dégradation. La modélisation sonore a  
965 d'ailleurs montré que, avec le carrefour, il y aura une amélioration du climat sonore actuel.

La qualité de l'air, on s'attend à une faible dégradation avec le feu de circulation, puisque les moteurs tournent au ralenti, puis il y a plus d'émission de gaz. Avec le carrefour giratoire, c'est une légère amélioration.

970 Même chose au niveau du paysage, on peut améliorer de beaucoup le paysage avec un carrefour giratoire. D'ailleurs, toutes les propositions sont sur la table et cette approche-là va être discutée sans doute avec monsieur Beaulieu et possiblement avec monsieur Wera, les deux voisins les plus près, au niveau aussi de la municipalité où il pourra y avoir des  
975 propositions.

Au niveau de la sécurité, je pense qu'on l'a démontré, là. Il y a une amélioration avec un feu, mais elle est loin d'être ce qu'on va obtenir avec un carrefour giratoire.

980 Quant au niveau de service ou la fluidité, si vous voulez, c'est variable avec un feu. Mais avec le carrefour, on considère qu'on aurait une forte amélioration, puisqu'il n'y a pas d'arrêt, seulement un ralentissement.

La compréhension des usagers, on en a parlé tantôt. Ça va demander évidemment  
985 un apprentissage. Ça va demander, de la part du ministère, un programme d'information du public.

Au niveau des coûts, c'est sensiblement la même chose.

990 Les principales mesures d'atténuation environnementale que nous proposons, alors, le premier point qui est probablement un des plus importants, parce que quand on s'est rencontrés, il y a des gens ici qui étaient dans la salle au mois d'avril, nous avons une position du ministère de l'Environnement qui était aux fins de ne pas pouvoir déplacer le bâtiment du commerce. Il y a maintenant une approche différente du ministère de  
995 l'Environnement. C'est la lettre qu'on a déposée.

On a rencontré monsieur Beaulieu à cet effet-là. Il y a des possibilités de réaménager le site de monsieur Beaulieu à sa convenance. Et évidemment, ce faisant, on doit respecter les règles d'immunisation. Donc, on va en même temps immuniser les bâtiments.

1000

Lors des travaux, la circulation va être maintenue en tout temps. Il y a un mur de soutènement. J'ai oublié de le montrer tantôt, mais du côté de la rivière pour ne pas empiéter dans la bande riveraine, on construit un mur de soutènement pour éviter totalement d'empiéter dans la bande riveraine qui est de 10 mètres à cet endroit-là.

1005

Il n'y a pas de travaux qui sont prévus les fins de semaine durant la période d'autocueillette chez monsieur Wera. Évidemment, il y a des utilisations d'abat-poussières. Il y a un contrôle du climat sonore en chantier. Ce sont des règles habituelles et, comme j'ai dit tantôt, on va essayer d'intégrer le mieux possible l'infrastructure routière à son environnement. Ça, ça va se faire en concertation.

1010

Il y a un suivi qui est prévu pour la teneur en sels des puits. Même si on ne change pas beaucoup la position de la route, il y a quand même un suivi qui est prévu.

1015

Il y a un programme de contrôle d'érosion et des sédiments en chantier qu'on a développé depuis quelques années et qu'on tend à accroître de plus en plus.

Il y aura une signalisation claire le long de la route pour annoncer le carrefour giratoire et une campagne d'information dans les médias qui va annoncer non seulement la mise en service du carrefour, mais également son utilisation.

1020

Au niveau de la conformité à l'aménagement du territoire, c'est un projet qui, évidemment, doit être conforme aux objectifs et aux orientations de développement de la MRC et de la municipalité. Alors, nous, si on a le décret gouvernemental pour réaliser ce projet-là, nous sommes tenus de produire un avis d'intervention gouvernemental à la MRC qui, elle, va nous émettre un avis de conformité ou de non-conformité selon ce qu'elle jugera au niveau du projet.

1025

Et au niveau également des différentes demandes qu'on fait, parce qu'il y a des demandes d'autorisation à aller chercher soit au ministère de l'Environnement, soit à d'autres instances, il y a des avis de conformité qu'on doit aller chercher au niveau de la municipalité. Donc, c'est impossible de commencer le projet sans qu'il soit conforme au schéma et aux règlements d'urbanisme.

1030

Alors, en conclusion, vous vous en doutez bien, j'imagine, pour nous, la conclusion, c'est qu'on est convaincus qu'il va y avoir une amélioration très importante de sécurité à cette intersection-là et au niveau des accès, meilleure fluidité de la circulation, ce qui va nous donner un meilleur niveau de service, une amélioration du climat sonore, également de la qualité de l'air. On va chercher à améliorer visuellement cette intersection-là avec un programme d'intégration paysagère.

1035

1040

On n'a pas noté d'impact négatif important sur le milieu naturel. On pense que, entre

les deux options, le projet de carrefour giratoire est celui qui s'intègre le mieux au concept de développement durable compte tenu des différents éléments que je vous ai énumérés tantôt.

1045

Alors, si monsieur le président le permet, on pourrait passer à la modélisation dynamique. Je vais essayer de la trouver, par contre.

**M. LOUIS FERLAND :**

1050

Comme vous pouvez voir, ce n'est pas l'aménagement exact de la 108/143, 147. C'est plutôt un aménagement qui a été fait pour un autre carrefour giratoire. Et compte tenu des délais, on n'a pas eu le temps, mais c'est exactement une intersection en T.

1055

Si on regarde en bas de l'écran, c'est les gens qui arriveraient de Compton, supposons. À la gauche de l'écran, c'est les gens qui arriveraient de Waterville ou de Stanstead et, à la droite de l'écran, les gens qui arrivent de Sherbrooke.

1060

Ça fait qu'on voit que, dans le carrefour, c'est toujours les gens qui sont dans le carrefour qui ont priorité. Donc, quelqu'un qui arrive et, s'il y a déjà quelqu'un dans le carrefour, se doit d'attendre avant de s'introduire. Et après ça, en tournant, il peut aller prendre la sortie qu'il veut. C'est l'exemple d'un carrefour.

1065

Ça fait qu'on pourrait peut-être juste partir avec les cyclistes. Un cycliste qui est sur une voie réservée peut traverser non dans le carrefour, mais juste avant le carrefour, là où la vitesse des véhicules est au minimum, soit autour de 30 kilomètres/heure. Donc, la visibilité pour le cycliste est excellente. Et en plus, en utilisant le terre-plein central entre les deux voies, celui-ci peut traverser une première voie, comme on voit ici, attendre. Là, il n'a pas attendu, mais il pourrait attendre. Parce qu'il n'y avait pas d'auto, c'est pour ça qu'il n'a pas attendu. Il pourrait attendre, s'assurer que, dans l'autre direction, le champ est libre et traverser pour aller reprendre, et ainsi de suite. On voit vraiment comment ça circulerait.

1070

Un piéton aussi de la même manière peut soit... bien, là, il a décidé d'aller passer plus loin, on ne contrôle pas l'animation. Et c'est ainsi que tout peut être contrôlé au niveau de la circulation. Comme ici, l'auto attend, puis elle aurait pu s'introduire.

1075

C'est pour ça que les gens qui arrivent du commerce, qui arriveraient du commerce Wera, disons, arriveraient de Waterville et qui... Bien, s'ils sont venus de Sherbrooke, ils vont au commerce. En revenant, ils font le carrefour et ils s'en vont à Sherbrooke. Par contre, s'ils sont venus de Stanstead, Waterville, bien, en ressortant viennent tourner dans le carrefour et retournent chez eux. Et même un camion semi-remorque, qui viendrait faire une livraison chez Wera, pourrait aussi reprendre le carrefour et retourner vers le sud, ce qui est beaucoup plus facile pour un virage pour retourner sur ses pas plutôt qu'aller faire un

1080

virage en U à une intersection, à un feu de circulation.

1085

Pour ceux qui sont au commerce Beaulieu, ça serait la même chose. On ne voit pas l'entrée, mais elle serait un peu en bas de l'écran. Et les gens arrivent de Sherbrooke, font le giratoire, vont chez Beaulieu, ressortent et refont le giratoire, peu importe la direction qu'ils veulent aller, Sherbrooke, Stanstead ou retourner à Compton.

1090

Je ne sais pas si on va le revoir, mais pesons sur « camion », juste pour vous montrer comment fonctionne le giratoire. C'est lorsqu'il y a un camion, la bande au centre qui est cramoisie rouge et blanc, vous allez voir, cette bande-là, c'est une bande franchissable, inconfortable pour les autos mais non dérangeante pour les véhicules lourds. Donc, c'est l'arrière du camion qui embarque sur cette bande-là pour lui permettre de virer. Une auto a le droit d'embarquer, il n'y a pas de problème. Mais c'est parce que la bande franchissable est mince, malgré que c'est non confortable, et on n'a pas besoin en auto vraiment d'embarquer dans cette bande-là, parce qu'on a en masse de place, suffisamment de place dans la partie pavée pour le carrefour.

1095

1100

Ça fait que c'est à peu près tout ça. Et vous voyez la signalisation où est-ce qu'on indique « carrefour giratoire ». On indique de céder le passage à ceux qui rentrent. Et, après ça, il y a des panneaux d'indication, là. Vous pouvez le voir sur les panneaux. C'était dans la région de Lévis, mais ça serait la même chose, ça serait Waterville, Stanstead, Compton, Coaticook, etc., qu'on indique là-dessus.

1105

Ça fait que c'est un peu pour vous montrer comment fonctionne un giratoire. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1110

Merci, Monsieur Ferland.

Maintenant, le registre est ouvert et nous allons prendre une pause d'environ une quinzaine de minutes. Merci.

1115

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1120

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vais inviter maintenant monsieur Vincent Cloutier, s'il vous plaît, à bien vouloir se présenter à l'avant. Bonsoir, Monsieur Cloutier.

1125 **M. VINCENT CLOUTIER :**

Bonsoir, Monsieur le Président. Alors, Vincent Cloutier, je suis résident de Waterville, un simple citoyen, mais un utilisateur fréquent de cette intersection.

1130 Merci pour la présentation, donc au promoteur, de comment fonctionne un carrefour giratoire ou plutôt comment devrait fonctionner un carrefour giratoire.

Je voulais savoir s'il y avait d'autres alternatives. Le promoteur nous a présenté deux alternatives, une avec feux de circulation et différents embranchements, gauche, droite et ainsi de suite, ainsi qu'une deuxième alternative qui est le carrefour giratoire. Donc, je  
1135 voulais savoir si d'autres alternatives avaient été étudiées par le promoteur, dans un premier temps.

**LE PRÉSIDENT :**

1140 Parfait, monsieur Cloutier.

Monsieur Ferland?

1145 **M. LOUIS FERLAND :**

Non, il n'y a pas eu d'autres alternatives, parce que les deux... On sait que la problématique – on l'a démontré au niveau des accidents, de la fluidité, et puis de la sécurité – c'est l'intersection en soi et, après ça, les accès aux deux commerces. C'est là qu'était  
1150 vraiment le problème, puis on l'a démontré.

Pour corriger cette problématique-là, il y aurait peut-être eu une autre alternative, de changer la route de place, puis longer la rivière, longer la voie ferrée complètement, mais on était complètement en dehors, on est dans la zone agricole, etc., donc on voulait  
1155 déranger le moins possible ce qui était là présentement. Donc, dans les deux alternatives qui ont été étudiées, puis on vous les a démontrées, feux de circulation et carrefour giratoire.

L'idée de mettre trois arrêts – et ça a été souligné – c'est sûr qu'un trois arrêts ou un feu de circulation, ça demande les mêmes aménagements. Il fallait fermer les entrées. Il fallait mettre des terre-pleins centraux pour contrôler le trafic, faire des voies de refuge, des virages à gauche dans les trois directions et, à la limite, mettre des arrêts au lieu des feux de circulation mais, ça, c'était compte tenu du volume de trafic et compte tenu du nombre de véhicules qui tournent à gauche. Autant ceux qui arrivent de Sherbrooke, qui veulent aller  
1160 vers Compton, Coaticook, ou ceux qui arrivent de Compton, Coaticook, qui veulent  
1165

1170 aller vers Waterville, le volume était trop grand. Donc, c'était très, très difficile, même quasi impossible de... impossible, non, mais on peut en mettre des arrêts, mais on n'aurait pas solutionné le problème des accidents, collisions arrière et autres types d'accidents.

Puis le statu quo, bien, je pense que le nombre d'accidents démontre bien que c'est impossible. Il faut faire quelque chose, c'est-à-dire.

1175 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le fait d'y aller avec trois arrêts aurait pu faire en sorte d'amenuiser encore plus la fiabilité du parcours ou est-ce qu'il y aurait plus de collisions?

1180 **M. LOUIS FERLAND :**

1185 Probablement qu'il y aurait eu plus de collisions. Un, comme je vous dis, il fallait faire les mêmes aménagements qui sont là, mais un feu de circulation, il y en a, oui, qui vont passer tout droit au rouge ou, comme on dit dans le langage commun, vont forcer la jaune. Elle va être jaune orange, puis elle est rouge puis, là, ils passent. Puis l'autre qui, lui, a sa lumière verte passe, donc ce qui cause des accidents à angle droit.

1190 Un arrêt ou trois arrêts, c'est un peu le même problème. Des gens vont, un, faire leur arrêt parfaitement, puis l'autre en arrière va plutôt avoir tendance à ne pas faire tout à fait son arrêt, donc collision arrière, ou un fait plus ou moins son arrêt, puis l'autre s'engage pour virer à gauche, puis l'autre, qui n'a pas fait son arrêt, arrive avec un accident, une collision, là. Et surtout que ça se fait tout le temps à des vitesses élevées, parce qu'il n'y a rien qui diminue la vitesse à l'intersection.

1195 Et il ne faut pas penser que juste le fait de mettre un panneau 50 kilomètres/heure ferait en sorte que ça diminuerait la vitesse. Ça, je pense que les expériences et les analyses, les études ont été faites amplement. Lorsqu'on est en milieu rural, qu'il n'y a rien qui dit qu'il y a une densité de population, densité de bâtiments, etc., mettre un 50 kilomètres/heure, oui, il va être respecté le soir ou le jour que la Sûreté du Québec va être là, mais enlevez la Sûreté et les gens vont rouler quand même à 80, 90, là.

1200 **LE PRÉSIDENT :**

1205 Selon votre expérience, est-ce qu'y aller avec trois arrêts pourrait augmenter le nombre d'accidents finalement?

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui. C'est-à-dire que ça augmenterait probablement. C'est très, très difficile à dire,

1210 là, ça augmenterait par l'impatience des gens qui pourrait arriver. À un moment donné, il y  
aurait trop de gens qui attendraient pour des virages à gauche ou, justement, à l'heure de  
pointe lorsqu'il y a beaucoup de trafic, les gens tireraient l'arrêt, ne le feraient pas tout à fait,  
vireraient à droite, surtout ceux qui arrivent de Compton et qui virent à droite vers  
Sherbrooke, alors qu'eux verraient ceux qui s'en viennent de Waterville : « Bon! Est-ce qu'il  
1215 va le faire? » Il ne le fait pas ou il le fait plus ou moins, puis il essaie de s'introduire. Ça me  
surprendrait énormément que ça diminue le nombre d'accidents.

Je ne sais pas, Marie-France, si vous me permettez, qui est notre spécialiste, a  
une opinion là-dessus, mais...

1220 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez vous identifier juste pour la sténotypiste? Puis ensuite, ça  
va être correct.

1225 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Marie-France Bergeron. L'autre problème qu'on a, c'est que la vitesse est de 90  
kilomètres/heure. Donc, selon les normes du ministère, on ne met pas des arrêts dans une  
zone de 90 kilomètres/heure.

1230 L'autre chose, c'est qu'il faut faire tous les aménagements, comme monsieur  
Ferland disait, pour mettre des panneaux d'arrêt au centre du terre-plein, parce qu'on aurait  
deux voies par approche aussi.

1235 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1240 **M. VINCENT CLOUTIER :**

Monsieur le Président, si vous me permettez.

1245 Vous mentionnez qu'on ne peut pas mettre des arrêts dans une zone de 90. Tout  
comme les carrefours giratoires ont fait leur apparition au Québec ou ont gagné en popularité  
au Québec depuis les dernières années, il y a d'autres solutions aussi, je crois, qui gagnent  
en popularité : qu'on pense aux photos radar ou autres alternatives qui peuvent exister pour  
ralentir aussi la circulation.

1250 Je ne suis pas convaincu que des stops ou des feux de circulation sont appropriés  
nécessairement, mais une simple réduction de vitesse, à 1 1/2 kilomètre de là, la zone est



à 50 kilomètres/heure et pas très, très loin de là, la zone est encore... il y a d'autres zones d'accès à 70 kilomètres/heure.

1255                   Donc, je me demandais si cette alternative-là donc de simplement – qui ne coûte pas  
1, 2M \$, 1, 3M \$, chiffre qui date déjà de dix-huit mois – rabaisser la vitesse de circulation à  
70 ou à 50 kilomètres/heure avec d'autres solutions, si ça peut être envisageable aujourd'hui  
en 2009 où à l'approche de 2010.

**LE PRÉSIDENT :**

1260                   Très bien. Monsieur Ferland?

**M. LOUIS FERLAND :**

1265                   Oui. C'est que le fait de baisser... c'est-à-dire que lorsqu'on met un 50  
kilomètres/heure ou un 70 kilomètres/heure, il faut que ça soit que l'environnement autour du  
50 ou du 70 kilomètres/heure incite les gens à aller à cette vitesse-là, parce qu'il y a un  
principe, puis des études qui ont été faites depuis plusieurs années, puis c'est des études  
reconnues mondialement, où est-ce qu'on situe toujours la limite de vitesse normale  
1270                   pratiquée par le 85e percentile, c'est-à-dire que 85 % des gens normalement circulent à cette  
vitesse-là.

                      Et lorsqu'on regarde la configuration, l'endroit où est-ce qu'on est présentement,  
dans un milieu carrément agricole, plaine inondable, c'est planche, c'est dégagé, on voit au  
1275                   loin les montagnes, etc., la personne normale, le 85 % des gens vont rouler dans ce  
secteur-là à 90. Puis c'est parce qu'ils se sentent en sécurité, c'est large, c'est grand.

                      Un des moyens pour réussir à baisser cette vitesse-là, ce n'est pas de mettre un  
panneau de 50. Oui, si on met un panneau de 50, puis on mettra un photos radar, ça va  
1280                   être ce qu'on appelle une trappe à radar, puis ça va être très payant, mais on va pénaliser  
85 % des gens qui conduisent correctement et sécuritairement sur le réseau. Est-ce que  
c'est ça qu'on veut? Bien, en tout cas, selon nous, ce n'est pas ça qu'on veut.

                      Ce qui est important de mettre, c'est quelque chose qui, physiquement, amène les  
1285                   gens à ralentir, mais en les brimant le moins possible. Et le fait de mettre un carrefour  
giratoire, c'est ça que ça a comme effet. C'est que l'automobiliste ne peut pas traverser  
l'intersection à plus de 30 ou 40 kilomètres/heure dans un carrefour giratoire.

                      Donc, il roule à 90. On lui indique d'avance qu'il y a un carrefour giratoire. Même s'il  
1290                   veut rouler à 90, même si c'était une zone de 50, il n'est pas capable de franchir le carrefour  
giratoire en haut de 40 kilomètres/heure, 35, 40.

1295

Donc, on lui indique. Il ralentit. Il traverse à 35 kilomètres/heure. L'autre côté, il remonte à 90 et il continue sa vitesse normale de transit. Ça, c'est pour le 85 % des gens et c'est pour ça qu'on travaille comme ça.

1300

L'autre 15 %, c'est lui qui va provoquer des accidents. Qu'on lui mette un 50 kilomètres/heure, qu'on lui mette des arrêts, qu'on lui mette un feu de circulation, s'il décide de rouler à 90, s'il décide de passer tout droit sur le feu rouge, c'est ces gens-là qui provoquent des accidents.

1305

Donc, c'est pour l'ensemble des personnes, sans brimer la grande majorité des gens qui conduisent correctement, qu'un carrefour giratoire nous permet, par un aménagement physique clair, visible, de contrôler cette vitesse-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Ferland.

1310

**M. LOUIS FERLAND :**

Merci.

1315

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Cloutier.

1320

**M. VINCENT CLOUTIER :**

Je reviens pour d'autres questions?

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez vous réinscrire, il n'y aucun problème.

1325

**M. VINCENT CLOUTIER :**

Merci.

1330

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Luc Beaulieu, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Beaulieu.

**M. LUC BEAULIEU :**

1335

Rebonsoir. J'aimerais faire une spécification qui va durer vingt secondes avant de poser la question. Est-ce que c'est possible?

**LE PRÉSIDENT :**

1340

Je vous ai dit que le préambule devait être court. Vingt secondes, d'accord, allez-y. Et puis si je trouve que c'est trop long...

**M. LUC BEAULIEU :**

1345

Vous m'arrêtez.

**LE PRÉSIDENT :**

1350

... je vous arrête.

**M. LUC BEAULIEU :**

1355

Vous m'arrêtez. Dans le document, à la page 51 du document d'étude d'impact, il y a une réalité qui s'installe, qui est tout à fait différente de qu'est-ce qui est dit là.

1360

Tout d'abord, la production maraîchère est faite à la ferme sur une superficie de 20 acres et est faite par les gens de ma business, que la totalité des produits sont vendus à la ferme, sont vendus au commerce et aussi que le nombre de clients/année est passé au-delà de 20 000 clients/année ou été. Je voulais juste souligner une nouvelle réalité de l'entreprise.

**LE PRÉSIDENT :**

1365

Donc, c'est des précisions que vous souhaitez apporter à l'étude d'impact.

**M. LUC BEAULIEU :**

Oui.

1370

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, Monsieur Beaulieu. Donc, je pense que le promoteur va en prendre bonne note.

1375 **M. LOUIS FERLAND :**

Assurément.

1380 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. LUC BEAULIEU :**

1385 En conclusion, à la page 94, on peut lire que :

*L'option privilégiée est le déplacement du bâtiment à proximité sur le même lot.*

Donc, l'option 3.

1390

*Le MTQ et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ne font pas obstacle à la dérogation que demande ce projet.*

1395

J'aimerais savoir quelle sera la politique de la MRC de Coaticook et la réglementation de la Municipalité de Waterville sur ce sujet.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Monsieur Beaulieu.

1400

Monsieur Ménard, je vais commencer par vous puis, après ça, j'irai voir monsieur Dumoulin.

**M. HUGUES MÉNARD :**

1405

Vous savez, pour les demandes de dérogation, il y a un processus qui doit se faire, c'est-à-dire qu'on a des documents à produire. De la façon que ça fonctionne, c'est que la demande est formulée à la MRC qui, elle, va analyser la demande de dérogation.

1410

Les critères, il y a cinq critères importants. C'est d'assurer la sécurité des personnes, la protection des biens, tant privés que publics, en intégrant des mesures appropriées d'immunisation de protection des personnes.

1415

En passant, ce que je vous dis là, c'est directement copié collé, si on veut, de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables qui découle de la *Loi*

sur la qualité de l'environnement. Donc, on a repris ça qui est intégré directement dans le schéma.

1420 Donc, on doit aussi assurer l'écoulement naturel des eaux, c'est-à-dire de voir les impacts sur les modifications probables au régime hydrique, hydraulique du cours d'eau. Assurer l'intégrité de ces territoires en évitant le remblayage et en démontrant que les travaux, ouvrage et construction, proposés ne peuvent raisonnablement être localisés hors de la plaine inondable. Puis protéger la qualité de l'eau, la flore, puis la faune typiques des milieux, leur habitat. Et, enfin, démontrer l'intérêt public quant à la réalisation des travaux, de l'ouvrage ou de la construction.

1425  
1430 Donc, nous, à la MRC, on demande que ces cinq critères-là soient développés, donc qu'ils soient proposés, qu'ils soient amenés. On analyse et après ça, bien, il y a différents comités aussi à la MRC.

Moi personnellement, si les cinq critères sont répondus, habituellement, on fait une analyse qui est favorable. Mais vous savez, je travaille pour des élus, c'est le Conseil des maires. C'est eux qui doivent se prononcer sur recommandation que ce soit du Comité agricole, Comité de gestion de l'eau ou du Comité d'aménagement de la MRC.

1435  
1440 Et après ça, nous, c'est une modification réglementaire du schéma. Donc, la modification est envoyée au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, le MAMROT, et eux doivent se prononcer ou non sur l'entrée en vigueur ou, c'est-à-dire, de voir si ça répond aux orientations gouvernementales cette modification-là. Donc, eux consultent les ministères et organismes touchés par cette modification-là et vont appuyer ou non, c'est-à-dire d'entrer en vigueur ou non le règlement.

1445 C'est la façon qu'on procède. C'est les cinq critères qu'on va analyser. Puis habituellement, quand on a la réponse, ça va bien.

**LE PRÉSIDENT :**

1450 Si je comprends bien, ça semble assez long comme procédure ou bien non c'est court, ça se fait rapidement. Et qui doit demander la dérogation? Est-ce que c'est le ministère des Transports à ce moment-là ou c'est monsieur Beaulieu?

**M. HUGUES MÉNARD :**

1455 La demande de dérogation est faite pour la personne qui fait les travaux. Donc, le demandeur, c'est le propriétaire qui va faire les travaux.

La procédure, bien, vous savez, c'est la procédure d'une modification d'un

1460 règlement ou d'un schéma d'aménagement. Bien, les délais, c'est on adopte un avis de motion, un projet de règlement, consultation publique. On doit tenir une consultation publique. Si des gens viennent, peuvent se prononcer. On doit pouvoir modifier le règlement au besoin suite à la consultation. Il est adopté. On parle d'une période d'à peu près deux à trois mois. Et après ça, bien, le ministère des Affaires municipales a 60 jours pour nous répondre, de dire si ça répond aux orientations ou non.

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on peut s'attendre environ à cinq mois finalement?

1470 **M. HUGUES MÉNARD :**

Cinq à six mois habituellement de délai, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1475 Cinq à six mois pour ça?

**M. HUGUES MÉNARD :**

Oui.

1480

**LE PRÉSIDENT :**

1485 Est-ce que, Madame Nault, vous devez vous prononcer sur les dérogations permises par les MRC ou c'est strictement le ministère des Affaires municipales qui se doit de le faire?

**Mme ISABELLE NAULT :**

1490 En fait, comme monsieur a mentionné, le MDDEP est consulté via le MAMROT, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'occupation des territoires, mais on ne se prononce pas à ce niveau-là. On donne un avis.

**LE PRÉSIDENT :**

1495 Et dans l'éventualité où il y aurait une demande de dérogation, quel pourrait être l'avis du ministère à ce moment-là?

**Mme ISABELLE NAULT :**

1500 Bien, comme a vu avec la lettre qui a été déposée de la Direction régionale, à ce niveau-là, on voit que, dans la lettre, le MDDEP ne s'objectera pas au déplacement du bâtiment sur le lot en vertu de la politique, donc en vertu de ce qui a été mentionné précédemment.

1505 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Mais je veux retourner voir monsieur Ménard : Est-ce que la réponse de madame Nault vous satisfait ou il reste encore au niveau de la lettre que vous avez reçue également... je pense que vous avez eu une copie de cette lettre-là. Est-ce que c'est satisfaisant pour la MRC ou il y a des imprécisions qu'il y aurait lieu de clarifier?

1510

**M. HUGUES MÉNARD :**

1515 Bien, ça dépend de la demande qui est faite. Est-ce qu'on parle de déplacer un bâtiment? De refaire un nouveau bâtiment? La lettre stipule qu'on déplace un bâtiment existant. Donc, on garde un... on peut parler d'un droit acquis, si on veut, c'est-à-dire qu'on permet que le bâtiment – donc, la superficie reste la même – soit déplacé.

1520 Dans un cas comme ça, ça semble favorable, mais s'il y avait d'autres demandes qui seraient différentes de celle-là, donc si on dit : « On refait un nouveau bâtiment » ou « On fait juste garder une partie du bâtiment », je ne sais pas si... La lettre dit bien que c'est un déplacement de bâtiment.

1525 Donc, nous, de notre côté, la MRC peut bien être en faveur de la dérogation, appuyer la dérogation, mais ça reste au ministère de l'Environnement à donner sa réponse dans un cas comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1530 En fait, lorsque vous avez ça, vous envoyez ça au MAMROT et le MAMROT retourne la balle au ministère de l'Environnement qui retourne une réponse au MAMROT. Suite à cette réponse-là, en supposant qu'elle soit favorable, à ce moment-là, le MAMROT vous donne le O.K., c'est ça?

1535 **M. HUGUES MÉNARD :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1540

Si je comprends bien un peu la procédure?

**M. HUGUES MÉNARD :**

1545

C'est ça. Donc, le règlement entre en vigueur et modifie le schéma par la suite. En même temps, c'est une modification du schéma d'aménagement.

**LE PRÉSIDENT :**

1550

Et est-ce que cette modification au schéma requiert également une modification au règlement d'urbanisme de la Ville de Waterville, Monsieur Dumoulin? Mais je présume que monsieur Ménard aussi aurait été en mesure de répondre. Un ou l'autre, on vous écoute.

**M. LUC DUMOULIN :**

1555

Bien, c'est sûr qu'au niveau de la municipalité, nous, où ça achopperait présentement, qu'on parle de déplacement ou de reconstruction, c'est au niveau de la marge de recul avant. C'est-à-dire que ce qui est prévu à notre réglementation et ce qui est prévu également au niveau de la MRC, c'est le long des corridors routiers, donc la 143, la 147, la 108 entre autres, c'est qu'on doit avoir une marge de recul minimale de 23 mètres.

1560

Alors, si ma mémoire est fidèle, selon le croquis qu'on avait reçu d'une proposition de l'architecte de monsieur Beaulieu, le bâtiment, en le déplaçant, en le reconstruisant, peu importe, il se retrouverait à une distance de plus ou moins 17 mètres. Alors, à ce moment-là, au niveau de la municipalité, ce qu'on pourrait faire, ça serait tout simplement une dérogation pour permettre ce qui se fait aussi, je ne dirais pas « couramment », mais qui se fait quand même facilement au niveau de la réglementation municipale.

1565

**LE PRÉSIDENT :**

1570

Advenant qu'on garde la même superficie d'utilisation de la bâtisse, mais qu'elle aurait une forme différente. C'est-à-dire que, à l'heure actuelle, il y a l'entrée du bâtiment qui donne plus vers la 147, une autre entrée qui donne vers la 108/143. Si on déplace le bâtiment, puis on le replace d'une autre façon, mais en gardant la même superficie, est-ce que c'est une hypothèse qui peut être envisageable même s'il était seulement qu'à 17 mètres, finalement qu'il manque quand même quelques mètres pour respecter la réglementation municipale?

1575

**M. LUC DUMOULIN :**

1580

Oui. C'est sûr que quand on parle d'enlignement, dans notre réglementation, on



stipule que le bâtiment doit être placé parallèlement, le plus parallèle possible à la route. C'est sûr que la configuration du bâtiment pourrait changer si on parle de portes, ou autres, ou d'accès.

1585

Au niveau de la superficie, si on considère que le bâtiment n'est pas augmenté, alors, nous, on considère que, à ce moment-là, la dérogation n'est pas augmentée. Alors, si à ce moment-là, la MRC ou le ministère est favorable, c'est sûr que la municipalité ne s'opposera pas à ça.

1590

**LE PRÉSIDENT :**

Advenant que, pour une raison ou une autre, on ne peut pas déplacer le bâtiment et, à ce moment-là, monsieur Beaulieu voudrait se reconstruire, est-ce qu'il le pourrait?

1595

**M. LUC DUMOULIN :**

Oui. En vertu de notre réglementation, effectivement, il le pourrait à l'endroit précis où il est présentement, là, c'est-à-dire qu'il pourrait se reconstruire. Advenant le cas où, même, il y aurait un incendie, il pourrait se reconstruire au même endroit. Il bénéficie dans le fond d'un droit acquis, là.

1600

**LE PRÉSIDENT :**

Mais quand vous parlez de « au même endroit », c'est au même endroit actuel?

1605

**M. LUC DUMOULIN :**

Oui.

1610

**LE PRÉSIDENT :**

C'est-à-dire, la bâtisse, le rectangle de la bâtisse, s'il est déplacé, ce n'est plus le cas, c'est ça?

1615

**M. LUC DUMOULIN :**

Bien, s'il est déplacé, à ce moment-là, normalement il faudrait qu'il ait l'autorisation, un, de la MRC pour la question de construire en zone inondable. Et puis après ça, bien, il y aurait la dérogation toujours de la municipalité par rapport à la marge de recul avant.

1620

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais aller voir du côté du promoteur. Dans votre étude d'impact, il est mention

1625 que la solution la plus intéressante pour monsieur Beaulieu, c'est l'option 3, c'est-à-dire déplacer le bâtiment. Exact?

**M. LOUIS FERLAND :**

1630 Oui, c'est exact.

**LE PRÉSIDENT :**

1635 Exact. Maintenant, est-ce que vous allez avoir besoin d'une étude de connaissance finalement de la bâtisse comme telle? C'est-à-dire que si on la déplace, est-ce qu'elle risque d'être brisée et est-ce que la structure est finalement, à l'heure actuelle, est assez confortable pour pouvoir la déplacer sans aucun problème de bris?

1640 Est-ce que vous allez nécessiter ou vous allez demander une expertise de ce côté-là?

**M. LOUIS FERLAND :**

1645 Oui. Bien, présentement, on ne l'a pas fait. C'est sûr qu'on a regardé ça. On en a parlé avec le propriétaire, monsieur Beaulieu. En principe, oui, elle est déménageable, elle est déplaçable. Il n'y a pas beaucoup de bâtisses qui ne le sont pas. Je pense que c'est une bâtisse qui est quand même assez en bonne condition, que c'est possible de la déménager.

1650 Lorsqu'on va avoir eu toutes les autorisations de part et d'autre pour aller jusque là, on va s'entendre avec monsieur Beaulieu. On va déménager; bien, ça va être un déménageur professionnel. Si lui ne se sent pas à l'aise, bien, on peut aller jusqu'à demander une étude vraiment architecturale de la bâtisse pour s'assurer qu'elle est déménageable.

**LE PRÉSIDENT :**

1655 Vous dites que, s'il n'est pas à l'aise, vous allez faire ça, mais est-ce que ça ne serait pas mieux au préalable de le faire avant de parler à votre déménageur?

**M. LOUIS FERLAND :**

1660 Bien, c'est parce que, par expérience, on n'a pas vraiment toujours besoin de faire faire une étude.

**LE PRÉSIDENT :**

1665

Oui.

**M. LOUIS FERLAND :**

1670

Normalement, un déménageur professionnel expérimenté va faire le tour du bâtiment, va aller voir dans le sous-sol, va voir les poutres maîtresses et, à partir de ce moment-là, peut dire : « Oui, il n'y a aucun problème, je la déménage. » Et il met son assurance aussi responsabilité dedans.

1675

S'il n'est pas à l'aise avec ça, là, on va aller... pour ne pas dépenser de l'argent inutilement.

**LE PRÉSIDENT :**

1680

Non, non.

**M. LOUIS FERLAND :**

1685

Mais s'il faut faire une étude, là, on va la faire à la suite de cette...

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ces coûts-là sont assumés à ce moment-là par le ministère, c'est ça?

1690

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui, tous les coûts sont assumés par le ministère.

**LE PRÉSIDENT :**

1695

Parfait, merci. Votre seconde question, Monsieur Beaulieu?

**M. LUC BEAULIEU :**

1700

J'étais bien intrigué par la réponse, puis j'ai perdu... mais ça va me revenir. Au sujet d'une reconstruction, vous dites qu'il faudrait que ça se fasse sur l'emplacement qui est là. Mais s'il y a une dérogation pour changer le bâtiment de place, ça serait fort possible. C'est ce que je peux comprendre. Ou vraiment c'est tout un autre point à considérer? Je pense que la réponse, je l'ai mal saisie ou elle n'a pas été tout à fait claire.

1705

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Beaulieu, vous vous adressez à moi.

1710 **M. LUC BEAULIEU :**

Oh! Excusez-moi, Monsieur Lafond.

**LE PRÉSIDENT :**

1715

Si ça ne vous dérange pas trop.

**M. LUC BEAULIEU :**

1720

Non, ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

1725

D'accord, on continue. Mais je comprends aussi l'objectif de votre question. Donc, pour vous, ce n'est pas tout à fait clair la réponse qui a été dite tantôt par monsieur Dumoulin.

1730

Maintenant, Monsieur Dumoulin, on sait que s'il y a une reconstruction, elle doit se faire absolument au même emplacement que la bâtisse existante sans qu'il y ait un déménagement, exact?

**M. LUC DUMOULIN :**

1735

C'est ça, mais là, monsieur Beaulieu, je crois que sa question, c'est : si jamais...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je n'avais pas fini.

1740

**M. LUC DUMOULIN :**

Ah! Excusez-moi.

**LE PRÉSIDENT :**

1745

Ça, c'est la première question que je vous pose.

**M. LUC DUMOULIN :**

1750           Allez-y.

**LE PRÉSIDENT :**

1755           Je vais revenir avec la deuxième après. Oui?

**M. LUC DUMOULIN :**

Oui.

1760           **LE PRÉSIDENT :**

1765           Oui. Maintenant, advenant qu'il y avait un déplacement requis, mais qu'on ne pourrait pas déplacer pour X raison la bâtisse en question, est-ce que, à ce moment-là, monsieur Beaulieu pourrait reconstruire un peu plus loin que l'emplacement actuel et sans que ça lui cause de problème. C'est-à-dire qu'il pourrait avoir une dérogation, même si c'était, par exemple, une nouvelle bâtisse à ce moment-là.

**M. LUC DUMOULIN :**

1770           C'est sûr que si on obtient les dérogations de la MRC et l'avis du MDDEP, il n'y a pas de problème à ce niveau-là. La seule dérogation, comme je le mentionnais tantôt, ça serait par rapport à la marge avant, en autant qu'il respecte aussi les autres marges latérales ou arrières.

1775           **LE PRÉSIDENT :**

Une troisième? Allez-y.

**M. LUC BEAULIEU :**

1780           Oui. Le plan qui a été proposé et qui est recommandé par déjà deux ministères, j'aimerais savoir si le plan, tel qu'il est présenté, pourrait être présenté tel quel.

1785           Nous considérons, la firme d'architectes et moi-même, qu'il améliore en tous points la situation au coin des routes. J'aimerais savoir ce qu'il manque à ce plan-là pour qu'on puisse justement le soumettre, puis qu'il fasse son bout de chemin, là.

**LE PRÉSIDENT :**

1790           Très bien. Je vais aller voir dans un premier temps du côté de l'aménagiste de la MRC, monsieur Ménard. Et ensuite, on ira voir monsieur Dumoulin.

Oui, Monsieur Ménard?

1795           **M. HUGUES MÉNARD :**

Oui. Donc, le plan, c'est une partie du document. Mais vous savez les cinq conditions que j'ai énumérées tout à l'heure, donc ça nous prend de l'information, à savoir est-ce que ça va avoir un impact sur... Donc, ça assure la sécurité des biens et des personnes. Je pense que ça va de soi, si on immunise, c'est ça l'objectif, puis il y a une sécurité de l'entrée, puis tout ça, là; ça, ça va de soi.

1800  
1805           Mais au niveau de l'écoulement des eaux, donc, c'est de répondre. Ça ne demande pas, je dirais personnellement, une étude assez poussée. Il y a des informations qui sont disponibles dans l'étude d'impact. On compare un terrain qui est à côté d'un autre. Donc, les impacts peuvent être sensiblement les mêmes. Donc, il y a de l'information qui peut être recueillie là. C'est ces critères-là, nous, sur lesquels on se base pour l'analyse et on peut accepter dans des cas comme ça.

1810           **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est possible pour vous, peut-être pour demain, de mettre par écrit ce que vous avez besoin, puis avec peut-être quelques petites explications?

1815           **M. HUGUES MÉNARD :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1820           Et de remettre ça à monsieur Beaulieu pour que monsieur Beaulieu puisse en parler à son consultant, et que le consultant prépare les réponses adéquates, et que ça vous soit transmis par la suite.

1825           **M. HUGUES MÉNARD :**

Dans le fond, j'ai déjà transmis des informations à monsieur Beaulieu sur ces parties-là, mais je pourrais développer un peu plus, à savoir qu'est-ce qu'on veut savoir pour ces...

1830 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça vous conviendrait, Monsieur Beaulieu?

1835 **M. LUC BEAULIEU :**

Oui. Puis c'est vrai que j'ai reçu de l'information, puis je n'ai peut-être pas saisi complètement l'information que ça prenait. Puis j'apprécierais que vous en mettiez un petit peu plus pour que je puisse...

1840 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. À la prochaine pause, peut-être que ça ne serait pas mauvais de parler avec monsieur Ménard et, des fois, ça se règle plus rapidement qu'on pense.

1845 Maintenant, au niveau de vous, Monsieur Dumoulin, pour la Ville de Waterville, on vous écoute, Monsieur Dumoulin.

**M. LUC DUMOULIN :**

1850 Oui. Au niveau municipal, au niveau de la municipalité, je regarde rapidement les marges qu'on peut voir sur le plan. À l'exception, bien entendu, de la marge avant, si je regarde les autres marges, oui, ça semble corroborer ou, du moins, être satisfaisant au niveau des marges que, nous, on exige au niveau du règlement.

1855 C'est sûr qu'il y aurait peut-être des informations particulières, à savoir au niveau de l'installation septique, parce qu'on se retrouve quand même en zone inondable. Alors, à ce moment-là, probablement que ça serait une fosse scellée ou quelque chose comme ça, mais il faudrait élaborer un petit peu plus à ce niveau-là.

1860 Mais quant au reste, c'est sûr qu'il faudrait que je le regarde plus attentivement, mais à prime abord, avec les marges qu'on retrouve là, ça semble vouloir être conforme à notre réglementation.

**LE PRÉSIDENT :**

1865

Et je vais vous demander la même chose que j'ai demandée à monsieur Ménard, vous faire une petite liste avec les prérequis qui seraient nécessaires et la remettre peut-être à monsieur Beaulieu, puis entre-temps, encore une fois, en discuter à la pause.

1870 Merci, Monsieur Beaulieu. Si vous avez d'autres questions, vous pouvez vous réinscrire.

Maintenant, je vais demander à madame Nathalie Dupuis de bien vouloir s'avancer.

1875 **M. LOUIS FERLAND :**

Monsieur le Commissaire, est-ce que je pourrais juste intervenir pour la part de monsieur Beaulieu?

1880 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bien sûr, Monsieur Ferland, allez-y, oui.

1885 **M. LOUIS FERLAND :**

C'est parce que normalement, nous, on peut accompagner monsieur Beaulieu dans toute la préparation de ces documents-là, autant au niveau préliminaire pour faire accepter et, après ça, c'est nous qui allons tout faire les études, autant au niveau champ d'épuration, etc.

1890

Donc, comme on est les promoteurs et c'est nous qui dérangeons monsieur Beaulieu dans tout ça, on peut l'accompagner. Et, normalement, on les accompagne aussi, là. Je voulais juste rassurer monsieur Beaulieu dans ce sens-là. Donc, la démarche, il n'a pas à la faire seul. On est là pour l'accompagner.

1895

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, Monsieur Beaulieu, vous avez compris le message que vous envoie le promoteur?

1900

**M. LUC BEAULIEU :**

Oui.

1905 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait! Merci, Monsieur Ferland.

Bonsoir, Madame.

1910

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

Bonsoir. Nathalie Dupuis, je suis résidente ici à Waterville et conseillère de la municipalité.

1915



Vous savez, depuis quelques années – c'est mon petit préambule – on essaie de développer le côté agroalimentaire et touristique de la municipalité. Et le secteur visé par le carrefour giratoire, c'est quand même la porte d'entrée de notre municipalité.

1920 À la lecture du document, on n'a pas de statistiques au niveau des accidents de vélo, parce qu'on sait, il y a une piste cyclable qui n'est pas très loin de ce carrefour-là et il y a beaucoup de gens qui l'empruntent, autant des cyclotouristes que des gens qui font plus la route pour aller chercher du conditionnement physique.

1925 Ça fait que j'aimerais savoir : est-ce qu'il existe des statistiques au niveau des accidents de vélo? Puis pourquoi on n'en a pas tenu compte dans le rapport?

**LE PRÉSIDENT :**

1930 Parfait, merci. Monsieur Ferland?

**M. LOUIS FERLAND :**

1935 Non, malheureusement, on n'a pas les statistiques sur les accidents de vélo. En tout cas, dans l'ensemble des accidents qui ont été répertoriés par la Sûreté du Québec ou autres, là, Sûreté du Québec dans ce secteur-là, il n'y a pas eu d'accidents qui ont été, en tout cas, officiellement enregistrés, d'accidents avec vélo et automobile, dans la période que vous avons évaluée. Il n'y a pas eu d'accidents avec vélo, du moins des accidents qui ont été enregistrés par la Sûreté du Québec.

1940

**LE PRÉSIDENT :**

Votre seconde question?

1945 **Mme NATHALIE DUPUIS :**

1950 Oui. Toujours dans le même esprit du développement touristique et agroalimentaire, dans l'éventualité d'un carrefour giratoire, j'aimerais savoir comment fonctionnerait la signalisation. Parce que puisque c'est la porte d'entrée de la municipalité, c'est quand même important de pouvoir indiquer aux touristes quelle direction aller s'ils veulent emprunter la route des Cantons ou les circuits. Puis par rapport à un carrefour giratoire, on installe ça comment, puis comment c'est géré, ça, l'information?

**LE PRÉSIDENT :**

1955

Très bien. Monsieur Ferland?

**M. LOUIS FERLAND :**

1960 Oui. La signalisation de destination, c'est surtout celle-là qui est importante, à  
l'entrée d'un carrefour giratoire, c'est sûr qu'on indique qu'il y a un carrefour giratoire. Et  
aussi, si vous en avez déjà vu ailleurs dans la province, on met un carrefour giratoire avec  
les différentes branches du carrefour et on donne à chaque branche la direction, en tout cas,  
1965 la municipalité à rejoindre par cette branche-là, donc la branche Compton-Coaticook, ou  
Stanstead-Waterville, ou, dans l'autre direction, Sherbrooke, peu importe.

Et après ça, dans le carrefour comme tel, on répète cette signalisation-là. Lorsqu'on  
rentre dans le carrefour, on arrive de Sherbrooke et on veut aller à Waterville, bien, tout de  
suite après être entré dans le carrefour, la première branche, c'est celle qui dirige vers  
1970 Stanstead, Waterville et autres. Tout de suite là, il va y avoir un panneau indiquant :  
« Prenez cette branche-là » et vous allez aller à Waterville.

Sinon, vous continuez dans le carrefour et, là, vous allez voir la deuxième branche  
qui va indiquer Compton-Coaticook ou toute autre signalisation, que ça soit la route des  
1975 Cantons ou que ça soit – je ne sais pas, là – de la signalisation pour un centre hospitalier,  
tout ce qui est de signalisation ou la signalisation bleue des attraits touristiques, etc. Donc,  
toute cette signalisation-là est répétée dans le carrefour et répétée à chaque branche du  
carrefour pour s'assurer que les gens prennent la bonne direction.

1980 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. À l'heure actuelle, il y a un pont qui, il semblerait, va être détruit. Si je ne  
me trompe pas, c'est le pont qui est situé sur la rivière Ascot. Est-ce que c'est ce pont-là qui  
est emprunté par les cyclistes à l'heure actuelle?

1985

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

Oui. À l'occasion, oui.

1990 **LE PRÉSIDENT :**

Et est-ce que c'est ce pont-là qui, en fait, commence à être assez désuet et qu'il va  
 falloir défaire?

1995 **Mme NATHALIE DUPUIS :**

Bien, à la lecture du rapport, oui, c'est ça. Oui, effectivement, il va être... Bien,  
probablement que le ministère va...

2000

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non, mais c'est...

2005

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

Mais c'est celui qui est trop étroit, c'est sûr là. Il cause des accidents quand c'est...  
Bien, « cause des accidents », ce n'est pas agréable pour un cycliste de le fréquenter.

2010

**LE PRÉSIDENT :**

Mais êtes-vous au fait de ça, Monsieur Ferland? C'est parce que si vous prenez votre figure 3, est-ce que c'est possible de l'envoyer au tableau, s'il vous plaît? J'essaie de voir. En fait, la rivière Ascot, c'est celle-là. On retrouve les puits municipaux qui sont un peu plus bas, exact.

2015

Donc, il y aurait un pont qui ferait en sorte que les cyclistes emprunteraient la voie ferrée, cette voie ferrée là du CN en tout cas, et la traverseraient à un certain endroit. C'est la même chose aussi pour les motoneigistes. Et ils traversent le pont sur la rivière Ascot. C'est un peu avant d'arriver aux puits municipaux.

2020

Donc, il y a un chemin. Ce chemin-là, je sais que ça appartient à la Ville de Sherbrooke, là.

2025

**M. LOUIS FERLAND :**

Le pont ou...

2030

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, le pont, je ne sais pas à qui il appartient.

2035

**M. LOUIS FERLAND :**

Est-ce que c'est le pont sur la route 108/143 ou c'est le pont pour les Skidoo? C'est le pont pour les skidoos, là?

2040

**LE PRÉSIDENT :**

Le pont pour les skidoos.

**M. LOUIS FERLAND :**

O.K., c'est beau.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

Il est emprunté l'été par les cyclistes.

**M. LOUIS FERLAND :**

2050

Qui passent là. Il est ici. Regardez, il est juste là. C'est celui-là le pont pour les skidoos qui est juste là.

**LE PRÉSIDENT :**

2055

Bien, il y en a un. Ça, c'est le pont Morissette?

**M. LOUIS FERLAND :**

2060

Oui, ça se peut.

**LE PRÉSIDENT :**

2065

Oui. Je m'excuse. Mais le pont qui est brisé, c'est lequel exactement? Est-ce que quelqu'un peut me répondre?

Oui? Si vous voulez vous avancer, s'il vous plaît, à l'avant. Pour les fins de notre chère amie et collaboratrice, madame Maisonneuve, est-ce que vous auriez la gentillesse de vous nommer s'il vous plaît?

2070

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Oui, Monsieur le Président. Mon nom est Jean-Guy Beaulieu. Je suis celui qui n'apparaît pas sur aucun dessin, mais qui fournira le terrain pour le carrefour giratoire.

2075

Le pont dont vous parlez, ça se situe tout près de mon terrain, là, en arrière. Il n'y a aucune piste cyclable qui adonne là. C'est seulement une piste de quatre-roues.

**LE PRÉSIDENT :**

2080

Là, ça, c'est bien le pont Morissette, là?

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2085 Bien, il y a deux ponts. Dans la ligne que vous parlez, la ligne qui est en mauve, il y a le pont de skidoos qui est là.

**LE PRÉSIDENT :**

2090 Oui.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2095 Sur la rivière Massawippi. Sur la rivière Ascot, il y a un pont suspendu qui est dangereux, où il y a eu un décès il y a quelques années. C'était un motoneigiste qui avait tombé là.

**M. LUC BEAULIEU :**

2100 Et c'est ce deuxième pont-là qu'on appelle le pont Morissette.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2105 Le pont Morissette.

**M. LUC BEAULIEU :**

Qui est sur la rivière Ascot.

2110 **M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Mais ça n'a rien à voir avec les cyclistes. Il n'y a aucune piste cyclable qui donne accès ni sur un bord ni sur l'autre.

2115 **LE PRÉSIDENT :**

Mais sur la chose de la motoneige, là, le pont qui traverse la rivière Massawippi, je suis allé cet après-midi avec les analystes.

2120 **M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Oui?

**LE PRÉSIDENT :**

2125

Nous nous sommes arrêtés, on a marché. On a traversé le pont qui est quand même un petit peu branlant par bouts. Mais c'est marqué en haut du pont : « Pont Morissette », c'est ça?

2130

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

2135

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2140

Donc, à qui appartient-il le pont pour commencer?

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2145

Je pense qu'il a été fourni au Club de motoneigistes par monsieur Morissette, c'est de là le nom, parce que le pont devait être refait suite à une crue des eaux qui aurait apporté l'eau, et puis sert de temps à autre à un cycliste qui va stationner sur la petite voie d'accès là. Il va stationner son auto.

2150

Puis il y en a quelques-uns, je les vois aller, ils traversent à pied presque, parce qu'on ne peut pas pédaler le pont, parce que vous l'avez vu, là, c'est...

**LE PRÉSIDENT :**

2155

Maintenant, Madame Dupuis, j'essaie de comprendre. Votre terrain de camping que vous parliez, il est situé à quel endroit exactement? Parce que lorsqu'on s'est rencontrés l'autre soir, il a été mentionné qu'il y avait un terrain de camping. Il y avait des cyclistes qui, pour aller rejoindre la piste cyclable, passaient par là, puis...

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

2160

C'est sur la route 147 en direction de Compton. Ça fait que c'est dans le hameau de Milby. C'est un secteur qu'on essaie de développer avec des attraits touristiques. Puis les gens partent de là. Ça fait que là, sur la carte, le hameau, ce serait près où est-ce qu'il est écrit « Coaticook », je dirais.

2165

2170 Puis les gens partent de là pour essayer d'aller rejoindre la piste cyclable qui nous mène à North Hatley. Ça fait que, en fait, le petit pont, je n'étais pas au courant que les gens pouvaient l'utiliser, mais ce qu'on me dit, c'est que, quand les gens traversent le pont existant qui va être éventuellement refait quand la 410 va prendre l'embranchement, les accotements ne sont pas très larges, puis c'est pas très... bien, c'est pas sécuritaire... pas très agréable pour les cyclistes présentement.

2175 Ça fait que là, quand il va y avoir l'embranchement avec la 410, ça, je ne sais pas si ça a été envisagé d'offrir une autre façon plus sécuritaire pour les cyclistes. Mais la piste cyclable passe sur l'ancienne voie ferrée qui est en dessous de ce pont-là, le pont où est-ce qu'il est écrit « Sherbrooke », juste un petit plus bas. C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2180 Mais c'est le pont qui traverse la rivière Massawippi?

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

2185 Oui, c'est ça. C'est sur la 143.

**LE PRÉSIDENT :**

2190 Est-ce que c'est ce pont-là, Monsieur Ferland, qui est à refaire suite aux travaux de la 410?

**M. LOUIS FERLAND :**

2195 Oui, effectivement. Ce qui est prévu, là, c'est... On parle du pont qui est ici, qui est le pont souvent appelé le « pont de l'Ami Denis », parce que le commerce Ami Denis est juste à côté.

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

2200 Oui.

**M. LOUIS FERLAND :**

2205 La nouvelle route 108/143 avec la 410 passe plus par ici et revient rejoindre la 108/143 ici à peu près, là. C'est très schématique, mais c'est à peu près ça. Le nouveau pont...

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, il y a un détour vers le nord, c'est ça?

2210

**M. LOUIS FERLAND :**

C'est ça, oui, pour réussir à faire l'échangeur complet aussi, parce que l'autoroute 410, elle arrive comme ça, puis elle traverse, puis elle s'en va à l'autre bout. Donc, pour pouvoir faire un échangeur complet, on se doit de déplacer ça. C'est ce qui a été présenté lors du projet de la 410.

2215

Donc, on déplace la 108/143 comme ça ici. Il y a un nouveau pont qui est prévu ici. Celui-là va être démolé. Ça, c'est l'ancienne voie ferrée, qui est la piste cyclable qui va jusqu'à North Hatley. C'est sûr que la piste cyclable va passer en dessous du pont, c'est prévu et ça va être réservé.

2220

Nous, on ne sait pas exactement quelle solution qui va être retenue, mais compte tenu qu'on touche au pont des motoneiges, bien, on va avoir la possibilité de soit qu'on va les faire traverser sur le pont qu'on va refaire en neuf avec une piste plus large ou on va les faire passer en dessous avec une passerelle, exemple, passerelle qu'il y a en dessous de la 410, rivière Magog pour ceux qui connaissent la place.

2225

Donc, c'est déjà prévu dans le projet de la 410 de regarder la possibilité de traverser les motoneiges parce que, eux, sont déjà là par, je dirais, une piste identifiée. C'est la route, je ne sais pas laquelle, du Club de motoneiges, mais nous, on se doit de les retraverser là par le pont qu'on va refaire en neuf. Donc, on n'a pas encore la solution exacte, mais c'est prévu et c'est ce qui va être fait éventuellement lorsqu'on va refaire ce pont-là.

2230

2235

Donc, pour compléter, les gens qui arrivent d'ici, qui arrivent de plus loin ou qui arrivent du secteur, qui veulent aller le rejoindre, soit qu'ils vont être sur la route et ils vont prendre le giratoire, ils vont aller traverser là, ou dépendamment, comme on vous a démontré tantôt, s'il y a des demandes de la part de la municipalité ou d'autres organismes qui veulent faire une piste cyclable propre, en milieu propre, bien, il y aura possibilité de la faire en parallèle du giratoire qui est là, comme on vous a montré à l'acétate 6, 7 à peu près.

2240

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que, à l'heure actuelle, l'emprise est assez grande pour pouvoir faire une piste cyclable en bordure finalement de la route 147?

2245



**M. LOUIS FERLAND :**

2250 Oui. C'est possible présentement de faire un aménagement cyclable, donc en  
bordure. C'est ce qu'on vous a montré à l'acétate, je ne me souviens plus laquelle, 7, 8 à  
peu près, ce qu'on vous a montré tantôt dans la présentation. On mettait la possibilité de  
faire une piste cyclable. Et l'emprise qu'on a présentement est capable de faire un 2 mètres  
2255 d'aménagement cyclable à l'intérieur de l'emprise actuelle. Donc, on n'a pas besoin d'avoir  
plus d'emprise.

**LE PRÉSIDENT :**

2260 Parfait! Merci, Monsieur Ferland.

**M. LOUIS FERLAND :**

Merci.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

Autre question, Madame?

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

2270 Bien, dans le même esprit, parce que j'ai adoré voir l'animation autour du carrefour  
giratoire et des cyclistes, mais à ce moment-là, pour s'assurer d'insérer ça dans le projet à  
l'heure actuelle, quelles démarches il faut faire? Parce que c'est vraiment le côté touristique  
qu'on veut développer. Ça serait un plus pour notre municipalité, puis c'est d'agir pendant  
2275 qu'il est encore le temps.

**LE PRÉSIDENT :**

2280 Vous me regardez toujours, Madame Dupuis?

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

Oui, oui.

2285 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, je comprends que c'est plus intéressant, c'est lui qui a le portefeuille,  
mais j'apprécierais quand même que vous me regardiez.

2290           Très bien. Monsieur Ferland, est-ce que, dans vos plans pour le carrefour giratoire, il y a une possibilité pour les cyclistes. Bien, en fait, ça a été montré tantôt sur la diapo. Maintenant, est-ce qu'il est prévu dans vos plans... parce que ce qu'on voit jusqu'à l'heure actuelle dans l'étude d'impact, il n'en est pas question. Donc, est-ce que ça va être prévu ou est-ce que ça ne sera pas prévu?

2295

**M. LOUIS FERLAND :**

2300           Non, à l'étude d'impact, ça n'avait pas été prévu, parce qu'on n'avait eu aucune demande comme telle de piste cyclable dans le secteur. Donc, la procédure ou lors de la consultation publique, la rencontre du mois d'avril, il a été question justement de piste cyclable.

2305           Nous, on a validé à l'intérieur de ce qu'on avait comme schéma pour le carrefour giratoire la possibilité. On avait des emprises pour être capables de faire un aménagement cyclable. Il faut faire bien attention entre un aménagement, puis une piste, mais on est capables. Tout ce qui est en vert, là, tous les petits points verts, c'est ce qu'on indique comme étant l'aménagement cyclable qui va être situé à 1 1/2 mètre, 2 mètres de la bordure de la route, donc complètement en site propre. Et à l'intérieur des emprises, c'est possible de le faire.

2310

2315           La procédure, comme je disais, au départ, c'est la municipalité ou tout organisme qui veut avoir une piste cyclable ou qui a un cheminement de piste cyclable qui s'en vient jusque là, nous, on va en tenir compte et on va le *designer*, parce que le design final est loin d'être fait. Aussi, bien, il faut que ça soit à l'intérieur du schéma d'aménagement de la MRC, etc., pour qu'on fasse un design de piste cyclable comme tel.

2320           Donc, c'est la procédure. À partir du moment qu'on est acceptés de faire le projet, on reconstruit avec la municipalité, puis c'est comme ça que ça fonctionne.

**LE PRÉSIDENT :**

2325           Donc, si je comprends bien votre intervention, il faut nécessairement, par contre, que la municipalité envisage une espèce de piste cyclable à partir possiblement du camping jusqu'au carrefour, c'est ça?

2330

**M. LOUIS FERLAND :**

2330           Oui, c'est un peu ça. C'est parce qu'on ne veut pas construire la piste cyclable puis, après ça, s'apercevoir que la municipalité ou tout autre décide de faire une piste cyclable ailleurs, puis amène les gens par un autre chemin, là. Ça fait qu'on ne veut pas, tout

2335 simplement, dépenser de l'argent pour rien.

2335 Mais si, au niveau de la municipalité, ils amènent les cyclistes à cet endroit-là à partir d'un camping ou autre, bien, nous, on va aménager dépendamment des besoins de la municipalité.

**LE PRÉSIDENT :**

2340 Parfait, Monsieur Ferland.

Merci, Madame.

2345 Mais je vais juste aller voir du côté de la MRC, parce qu'on parle que, de la MRC, il faut avoir une modification au schéma d'aménagement. Est-ce qu'il est prévu à l'heure actuelle ou y a-t-il eu une demande de la part de la Ville de Waterville à l'effet qu'ils envisageraient une piste cyclable et faire en sorte de modifier le schéma en conséquence?

**M. HUGUES MÉNARD :**

2350 Non, on n'a pas eu de demande pour l'instant.

**LE PRÉSIDENT :**

2355 Vous n'avez pas eu de demande?

**M. HUGUES MÉNARD :**

Il n'y a pas de piste cyclable de prévue dans ce coin-là pour l'instant.

2360 **LE PRÉSIDENT :**

2365 Donc, il s'agirait pour la Ville de Waterville de procéder à cette demande auprès de la MRC. Est-ce qu'il y a des considérations qui font en sorte que... ou il y a des objets spécifiques qui vont être demandés de la part de la MRC à ce sujet-là?

**M. HUGUES MÉNARD :**

2370 Bien, c'est sûr que si c'est une piste qui est faite soit en bande à côté du chemin ou en site propre, c'est-à-dire qui est en dehors du chemin, bien, ça va nécessairement amener des aménagements. Qui va payer? Ça, on ne le sait pas.

**LE PRÉSIDENT :**

2375 Donc, il y a des coûts qui doivent être assumés à ce moment-là par la Ville de Waterville, si je comprends bien votre interrogation.

**M. HUGUES MÉNARD :**

2380 Bien, je ne suis pas sûr que le ministère va amener la piste jusqu'au camping, là. Ils vont faire leur bout où ils font leurs travaux, mais le reste, l'autre section... est-ce que ça peut être juste une signalisation, puis qu'on le reconnaît au schéma? Ça peut être une chose comme ça, mais vous savez, la signalisation, c'est pas nous qui la gère sur une route.

2385 **LE PRÉSIDENT :**

Il peut y avoir combien de kilomètres entre le camping et le futur carrefour giratoire, Madame Dupuis?

2390 **Mme NATHALIE DUPUIS :**

J'ai aucune idée, honnêtement là.

**LE PRÉSIDENT :**

2395 Est-ce que quelqu'un est en mesure de répondre? Oui, allez-y, je vous écoute.

Cinq kilomètres?

2400 **M. HUGUES MÉNARD :**

Cinq kilomètres.

**LE PRÉSIDENT :**

2405 Donc, 5 kilomètres, faire une bordure de piste cyclable, ça peut représenter combien de sous, grosso modo? Peut-être au niveau du ministère des Transports. C'est une évaluation non orthodoxe.

2410 **M. LOUIS FERLAND :**

C'est très, très, très difficile. Je ne le sais pas. C'est entre 25 000 \$ et 50 000 \$ du

2415 kilomètre. Cinq kilomètres, donc autour de 100 000 \$ à 200 000 \$ à peu près, là. C'est très, très, très, très... tapez-moi pas dessus si ça coûte 300 000 \$ ou 25 000 \$, là, mais c'est dans l'ordre de grandeur.

**LE PRÉSIDENT :**

2420 Disons que c'est plus vers le 250 000 \$ ou 200-250 000 \$ que 25 000 \$?

**M. LOUIS FERLAND :**

2425 Mais encore là, ça dépend quel genre de... c'est parce que si on fait juste une bande cyclable, ce qu'on fait dans plusieurs autres endroits au ministère, soit qu'on parle de l'accotement sur 1 1/2 mètre ou 2 mètres au lieu de juste paver le 500 millimètres normal, etc. Donc, ce n'est pas vraiment une piste cyclable en site propre, mais c'est un accotement plus large qui permet aux cyclistes de circuler plus sécuritairement.

2430 C'est des choses qu'on fait avec les municipalités, qu'on paie à 100 % quand on refait la route ou on paie à 80 %, puis il y a une petite partie, mais c'est tous des aménagements, je n'irai pas dans le détail technique là, c'est des choses qu'on discute avec les municipalités régulièrement.

**LE PRÉSIDENT :**

2435 Donc, à ce moment-là, c'est à la Ville de Waterville de s'asseoir avec vous et de discuter de cette option-là.

2440 Donc, vous avez compris que vous avez des devoirs à faire, Madame Dupuis, et d'aller vers le ministère. Je vais vous en laisser une autre puis, après ça, je vais aller voir une autre personne.

**Mme NATHALIE DUPUIS :**

2445 En fait, c'est le côté sécuritaire qui nous préoccupe par rapport au carrefour giratoire. C'est au niveau de la gestion des cyclistes dans cet aménagement-là. C'est ça qui amène à réfléchir sur la possibilité d'avoir une voie spéciale pour les cyclistes.

2450 Ce qui nous amène au camping, on peut régler ça à long terme. C'est vrai que juste des accotements pavés pourraient régler une partie du stress que vivent les cyclistes, puis de garder l'intérêt. Mais je pense que, dans le dossier présent, il reste que c'est l'option sécuritaire autour du carrefour giratoire qui nous préoccupe pareil, là, parce que c'est la prémisse de départ aussi.

2455 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Mais vous comprendrez que monsieur Ferland a quand même été assez clair là-dessus tantôt. Il a dit : « On n'en fera pas un aménagement spécifique pour les cyclistes s'il n'y a pas d'utilisation. » Donc, pour qu'il y ait utilisation, ça prend quand même quelque chose qui précède cette utilisation-là, dans le sens où l'aménagement, la bordure le long de la 147 serait effectivement requis.

Il y a un travail à faire du côté de la Ville de Waterville à cet effet-là, à savoir est-ce que vous voulez en avoir une ou est-ce que c'est intéressant pour la Ville? Donc, il y a tout ce cheminement-là que la Ville doit faire. Et si elle en arrive à la conclusion que c'est « oui », bien, à ce moment-là, vous travaillez de concert avec le ministère qui semble très ouvert à procéder au niveau du carrefour giratoire à un aménagement cycliste.

2470 **Mme NATHALIE DUPUIS :**

Très bien, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2475 Très bien. Je vous remercie, Madame Dupuis.

Maintenant, je vais demander à monsieur Jean-Guy Beaulieu...

**M. LUC DUMOULIN :**

2480 Monsieur le Président, juste avant, excusez-moi, il y aurait peut-être...

**LE PRÉSIDENT :**

2485 Oui, Monsieur Dumoulin?

**M. LUC DUMOULIN :**

2490 Il y a peut-être monsieur Bernard Houle qui aurait quelque chose à rajouter, président du CCU, à cet effet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2495 Très bien. Monsieur Houle, si vous voulez vous avancer à l'avant, s'il vous plaît, on va vous écouter.

**M. BERNARD HOULE :**

2500 Merci, Monsieur le Président. Bernard Houle, citoyen et président du CCU pour la municipalité.

2505 Je crois que madame Dupuis vient d'entamer un volet du dossier qui est peu considéré jusqu'à date et qui va certainement graduellement être mis sur la table, déposé, qui est celui de la porte d'entrée et de la MRC et de la municipalité.

2510 On répondait tantôt à une question, qu'il n'y avait pas de demande précise qui avait été faite concernant la piste cyclable et je pense que c'est avec raison. Par ailleurs, si on consulte le plan d'aménagement de la municipalité qui a été déposé à la MRC, je porterais votre attention sur le règlement numéro 208 pour l'année, 208-471, dans lequel, dans les plans de la municipalité, il est prévu non pas des endroits très précis, mais il est prévu des utilisations de ces zones-là pour des projets de développement agrotouristiques et touristiques autant sur le plan de certains corridors... comme les corridors historiques, on fait déjà partie du chemin des Cantons.

2515 Et j'ai apprécié la question qui était posée tantôt par rapport à la signalisation parce que, en plus des destinations ville de Stanstead, ville de Waterville, il y a souvent des gens qui vont circuler dans nos territoires et qui cherchent plus soit des événements, soit des sites et non pas des villes. Donc, il faut qu'on puisse les signaler.

2520 J'attire votre attention sur le fait, et je pourrais déposer une carte, par exemple, de Cyclo-Québec qui démontre qu'il y a une piste qui sillonne la MRC de Coaticook et qui se rend jusqu'à Milby, l'endroit dont on parlait. Et je ne veux pas du tout être en conflit d'intérêt, il n'est pas question que les clients... parce que je suis le propriétaire du Camping du Pont Couvert, mais je me prononce beaucoup plus pour le secteur du développement touristique.  
2525 Donc, la piste qui s'appelle, je crois, Les Grandes Fourches sillonne la MRC et vient jusqu'à Milby.

2530 Les gens qui veulent passer du secteur de Coaticook pour aller soit vers Sherbrooke, vers Magog, soit pour faire de l'exercice ou du tourisme, vont utiliser très souvent la 147 pour se rendre aux autres pistes cyclables, d'où l'intérêt que ce corridor-là soit... que ça soit un peu prévu, même si c'est pas exécuté, que ce soit exécutable dans un plan l'aménagement de la circulation des cyclistes.

2535 Il y a aussi – et je pourrais vous déposer les documents – la MRC vient de tenir un forum, un sommet et il y a aussi le développement de circuits pédestres où, effectivement, des piétons pourraient, dans des circuits signalisés, faire le tour de la municipalité à pied, où on pourrait repérer, retrouver gîtes, restauration, endroits de visites panoramiques ou touristiques. Et la Municipalité de Waterville fait partie intégrante et est une des principales

visées par ces différents projets du forum.

2540

Donc, il est tout à fait normal qu'on ne retrouve pas dans les documents certaines de ces préoccupations-là, parce qu'elles sont nouvelles ou elles sont en développement.

2545

Je voudrais, en terminant, dire qu'il y a aussi, quand on parle de piste cyclable sur la 147, ne pas oublier qu'on longe ce qu'on appelle un autre projet de mise en valeur de notre territoire touristique et visuel, les corridors bleus. On longe une rivière qui est très belle, qui est la Moe's River.

2550

Par exemple, dans les accès aux rivières, est-ce que le carrefour giratoire pourrait nous permettre de donner des directions de rivières pour des gens qui voudraient s'inscrire dans des projets de circuit de canotage.

2555

Alors, ceci pour dire que ça dépasse largement la clientèle d'un camping. On en bénéficierait.

2560

Ceci pour dire que déjà les efforts, qui ont été faits pour l'aménagement de la route 147, améliorent déjà depuis quelques mois seulement, parce que c'est tout à fait nouveau, la sécurité pour les cyclistes. Et je vous dirais par expérience qu'il y a au moins une augmentation très importante de la clientèle chez nous qui utilise maintenant la route 147 pour se diriger vers soit Compton, Coaticook ou soit vers Sherbrooke ou Waterville à cause de l'aménagement d'une bande d'un peu plus qu'un mètre, je pense, 1 1/2 mètre qui donne plus de sécurité et qui, en même temps, permet peut-être de commencer à voir que, oui, ça sera possible sans coûts énormes de prévoir et de développer ces projets-là.

2565

Je pourrais donc, si ça peut être utile, Monsieur le Président, à la commission, déposer certains documents dont ceux du forum de la MRC qui prévoit les développements d'un certain nombre de ces projets-là.

2570

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous devinez ma pensée, mon cher monsieur. Alors, on va vous demander de déposer effectivement ces documents-là.

2575

**M. BERNARD HOULE :**

2580

Et vous avez saisi, Monsieur le Président, que mon intervention voulait aussi démontrer, à la fois aux analystes et au promoteur, que n'est pas que concernée par son avenir et son développement les deux fermes en question. On en parle beaucoup et il faut, je crois, qu'on respecte... parce que c'est la porte d'entrée. C'est là où les gens vont dire : « Est-ce qu'on vire par là ou si on ne vire pas par là? Est-ce qu'on s'arrête en passant? »



Les fermes Beaulieu et Wera sont deux postes désignés pour informer les touristes. Et monsieur Beaulieu et monsieur Wera n'en ont probablement pas parlé, parce qu'ils ont trop de préoccupations, mais il y a des comptoirs d'information touristique à ces endroits-là. Et c'est pas uniquement des gens qui s'arrêtent pour faire des acquisitions de produits – oui, et on espère que ça va continuer – mais aussi ils passent un certain temps à donner de l'information touristique. Et ils sont ciblés comme étant des ambassadeurs touristiques pour la MRC. Donc, c'est une dimension peut-être importante à déposer à la commission. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci pour ces précisions, Monsieur Houle.

Je vais aller vers vous, Monsieur Ferland, parce que monsieur Houle a mentionné des indications, qu'il fallait indiquer des rivières, il fallait indiquer ci, mais j'essaie de voir de quelle façon ça serait possible à un carrefour giratoire, parce qu'il ne faut pas que ça soit un peu comme, des fois, on retrouve en France : il y a un poteau, puis il y a 25 directions, puis il y a 25 choses. On devient un peu mêlé finalement dans tout ça.

Au niveau du carrefour giratoire, je présume qu'il y a des spécifications bien propres à un carrefour giratoire qui permettent l'installation de certaines signalisations, mais qui font en sorte de ne pas en avoir d'autres, par exemple d'indiquer les rivières qui sont dans le coin, ou d'indiquer des terrains de camping, ou d'indiquer des sites autres qui sont d'intérêt culturel ou encore de loisirs.

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui, effectivement. Qu'on soit au carrefour giratoire ou en aval, en amont, c'est la loi de la signalisation... pas la loi, mais les normes de signalisation qui s'appliquent. Donc, l'indication des rivières, on les indique lorsqu'on est tout près. Ou lorsqu'on passe par-dessus la rivière avec un pont, on va indiquer la rivière; ça, on le voit partout au Québec.

L'indication des sites touristiques, il y a tout le volet de la signalisation bleue qui indique les hôtels, les restaurants, les ci, les ça. Donc, ça, c'est la même chose.

Qu'on soit au carrefour giratoire ou qu'on soit à une intersection ou ailleurs, la loi dit tout le temps qu'on ne met jamais plus que trois annonces sur un même panneau pour s'assurer justement que ça ne devienne pas des arbres de Noël ou je ne sais pas quoi, ce qui fait qu'il y en a énormément puis on n'a pas le temps de lire.

Donc, au carrefour, c'est un peu les mêmes choses qui s'appliquent. Il y a la particularité du carrefour qu'on met un panneau à l'entrée, qu'on indique que vraiment c'est

un carrefour giratoire. Donc, au lieu d'être une intersection en T comme on voit tout le temps, là, bien, c'est une entrée avec un rond, puis une, deux ou trois branches dépendamment. Puis c'est là-dessus qu'on va indiquer les principales destinations, sur ces branches-là. Puis rendu dedans, bien, on indique le reste.

Donc, c'est les mêmes règles, les mêmes normes qui s'appliquent partout ailleurs pour s'assurer justement d'avoir le moins d'annonces possible, en tout cas de contrôler le nombre d'annonces. C'est sûr qu'il n'y a jamais d'annonces publicitaires.

Par contre, le carrefour nous donne une chance d'ajouter sur le milieu, sur le terre-plein central, le rond. Ça, on voit ça souvent. Soit qu'on pourrait indiquer, soit en fleurs ou quoi que ce soit... c'est sûr qu'il faut que ça soit des choses qui sont, je dirais, friables où si jamais quelqu'un rentre dedans, il ne se blesse pas là, soit en fleurs : MRC de Coaticook, Ville de Waterville. Comme on voit des terre-pleins à Sherbrooke, on voit « Ville de Sherbrooke » en sortant du pont Jacques-Cartier, justement on voit ça tout en fleurs, ou la côte King qu'on voit tout l'aménagement.

Ça, à l'intérieur du rond, c'est des choses drôlement possibles à faire avec la municipalité, avec la MRC. Nous, on peut libérer l'espace pour que ces choses-là soient mises et ça deviendrait, en tout cas selon nous, une très belle porte d'entrée à la sortie du pont justement comme on voit. On voit le carrefour, on voit la vallée de la rivière Massawippi, de la rivière Ascot. On voit les commerces puis, en même temps, on voit, je ne sais pas, « Ville de Waterville », ou « MRC de Coaticook », ou les deux à la limite, là.

Mais comme je vous dis, il y a des normes à respecter à l'intérieur de ça. Il ne faudrait pas que ça soit une base en béton. Là, ça risquerait d'être dangereux. Mais tant et aussi longtemps que ça demeure quelque chose qui n'est pas dangereux au niveau de la circulation, c'est des choses qu'il est possible de faire. Mais pas d'annonces commerciales, ça, c'est clair.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, à quelle distance d'un carrefour finalement qu'on pourrait installer la signalisation bleue? Est-ce que c'est à un kilomètre? Deux kilomètres? Cinq cents mètres?

**M. LOUIS FERLAND :**

Il n'y a pas de distance comme telle. C'est que la signalisation bleue – en tout cas, je vais me faire corriger – mais normalement c'est une signalisation de cheminement. C'est-à-dire qu'à partir de ce qu'on veut annoncer, un hôtel, restaurant ou quoi, dépendamment du type et du type de route, il a le droit de se signaler – je ne me souviens plus exactement – en tout cas une quinzaine de kilomètres, en tout cas, peu importe, et on se doit de

2665 l'acheminer jusqu'au commerce qui est identifié.

2670 Donc, lorsqu'on arrive dans le carrefour giratoire, supposons que c'est... prenons l'exemple de là, on arrive de Sherbrooke, on est sur la 108/143. On a indiqué un commerce, je ne sais pas, ça pourrait être le commerce Beaulieu effectivement ou un commerce à Compton, commerce de pommes ou quoi que ce soit. Bien, rendus dans le carrefour, bien, on va signaler le bleu pour s'assurer que les gens vont reprendre le bon embranchement pour rouler sur la 147. Et là, on va remettre un panneau bleu pour indiquer l'entrée du commerce. Donc, c'est comme ça.

2675 À l'intérieur du carrefour, il va avoir une première signalisation. Lorsqu'il va approcher du carrefour, là je n'ai pas les normes par coeur, mais c'est une couple de cent mètres en tout cas que, là, on va lui dire : « La signalisation bleue pour le commerce identifié, c'est le deuxième embranchement dans le carrefour. » Puis on va le répéter dans le carrefour pour être sûr qu'il prend le bon embranchement.

2680

**LE PRÉSIDENT :**

2685 Cette signalisation bleue là, d'une part, est-ce qu'elle est accessible au marché Beaulieu dans un premier temps? Dans le sens où est-ce que le type de commerce que monsieur Beaulieu a est susceptible d'être admissible à une telle signalisation?

**M. LOUIS FERLAND :**

2690 Non. On me dit que la signalisation bleue n'est pas admissible. Ça fait que je vais demander à madame Bergeron de pouvoir compléter la réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

2695 Oui, Madame. On vous écoute, Madame.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2700 La signalisation touristique bleue qu'on parle, il y a de la signalisation de services sur l'autoroute où est-ce qu'on indique les endroits pour les restaurants et les stations service.

2700

Par contre, sur une route numérotée comme celle-là, ce qu'on affiche, c'est des équipements touristiques et c'est l'Association touristique régionale qui s'occupe de donner les permis.

2705 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, à ce moment-là, on réfère à des campings, des motels, hôtels.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2710

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2715

Gîtes, des choses comme ça?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2720

Exactement. Et il y a des règles à respecter. Il faut que les commerces aient... par coeur comme ça, je ne le sais pas, mais il y a des règles à respecter. Et c'est l'ATR qui les connaît, qui explique aux gens. Et le ministère, nous, tout ce qu'on fait, c'est qu'on indique au carrefour les endroits où est-ce qu'on permet à l'ATR d'aller poser cette signalisation-là pour ne pas qu'elle rentre en conflit avec notre signalisation.

2725

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends bien, c'est géré par l'ATR et les coûts sont assumés à ce moment-là...

2730

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Par le propriétaire.

**LE PRÉSIDENT :**

2735

Par le propriétaire du commerce.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2740

Oui. Et c'est des contrats pour trois ans et qui sont renouvelables, mais il y a des ordres de priorité aussi selon les commerces, là.

**LE PRÉSIDENT :**

2745

Oui.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Bien, c'est-à-dire, on n'appelle pas ça des commerces, mais des équipements

2750 touristiques.

**LE PRÉSIDENT :**

2755 Mais pour en revenir à monsieur Beaulieu, son marché ne serait pas admissible à un tel type de signalisation, si je comprends bien vos propos.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2760 Il me semble. C'est parce qu'il y a des heures à respecter. Par coeur, là, il me semble que, ça, ce n'est pas admissible, à moins qu'il y ait comme des éco-découvertes ou des...

**LE PRÉSIDENT :**

2765 Une dégustation de produits?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2770 Plutôt au niveau formatif pour les jeunes, qui reçoivent des groupes. Je pense que, ça, ça fait partie du tourisme, mais un commerce comme tel ne peut pas s'afficher.

**LE PRÉSIDENT :**

2775 Parfait. Merci, Madame Bergeron.

Maintenant, je vais demander à monsieur Beaulieu, monsieur Jean-Guy Beaulieu, si vous voulez bien, s'il vous plaît, vous avancer.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2780 Monsieur le Président, je me présente comme, tantôt, je l'ai fait. Bien, sur ce dessin-là, j'apparais; sur les autres, je n'apparais pas, mais je suis dans le coin en bas. Le carrefour giratoire sera, de fait, construit sur mon terrain. Donc, c'est...

2785 **LE PRÉSIDENT :**

Lorsque vous parlez de votre terrain, Monsieur Beaulieu, est-ce que c'est le terrain qui est en culture...

2790 **M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Tout le tour.

2795 **LE PRÉSIDENT :**

... qui s'en va plus vers la rivière Massawippi?

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2800 Oui, des deux côtés, autour du commerce, ce côté-ci, l'emprise à droite, complètement à droite vers Sherbrooke.

**LE PRÉSIDENT :**

2805 Plus tout le champ en culture...

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Oui.

2810 **LE PRÉSIDENT :**

... qui est en culture de maïs...

2815 **M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2820 ... à l'heure actuelle qui est près de votre ferme, c'est ça?

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2825 Oui, c'est ça. On va tasser le maïs pour faire un carrefour giratoire.

**LE PRÉSIDENT :**

2830 Vous êtes le frère de monsieur Beaulieu, si je comprends bien?

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Absolument.

2835 **LE PRÉSIDENT :**

Ah bon! Oui. Ça me situe.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2840

Donc, je fais partie, avec mon frère, de la troisième génération qui a développé. Et j'ai soulevé une question, le 29 avril, sur la présentation du projet. À ma grande déception – on a toujours participé au développement, à l'environnement agroéconomique du coin à travers les générations – j'étais absolument déçu du projet initial mais, je pense, la question la plus importante que j'avais, c'est : comment on s'assure que le commerce et l'environnement seront respectés au même titre que les autres impacts environnementaux qui se présentent dans un projet comme ça?

2845

Je suis heureux d'entendre la collusion qui s'installe entre les différents intervenants pour corriger ce qui était sur le projet initial.

2850

La deuxième question qui m'intéressait...

**LE PRÉSIDENT :**

2855

Mais votre première, c'était...?

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2860

Pardon?

**LE PRÉSIDENT :**

Votre première, c'était...? Je n'ai pas eu votre première question.

2865

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

C'était de s'assurer que le commerce au coin et les commerces au coin soient respectés dans leur... et non un peu bafoués par le projet initial de faire un carrefour, de tasser un peu l'environnement et penser que ça va tenir la route avec tous les impacts dont il a été. Puis je le fais vite, parce que ça a été suffisamment traité, en tout cas, à mon goût

2870

pour l'instant. Ça reste à attendre d'avoir l'entente finale là-dessus de tous les intervenants pour s'assurer que ça se fasse avec l'intention qui a été assez traitée tantôt, en tout cas, à mon goût.

2875

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est un grand préambule qui annonce...

2880

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

2885

... une future question.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

2890

La deuxième question qui a été présentée dans le projet, c'était un suivi d'impact qui pourrait être assuré par le ministère des Transports, impact économique pour les commerces dans le coin, sûrement un impact sur la fluidité du trafic. Il faut être là à chaque matin à 07h45, sur la route 147. Puis j'ai été très intéressé par le dessin animé qui faisait état de comment ça se tourne.

2895

Quelle assurance qu'on a du ministère des Transports que ce suivi d'impacts-là sur les deux ou trois ans – je pense que c'est deux ans qu'il nous avait été parlé – autant sur l'agroéconomique du coin ou les correctifs qu'il y aura lieu sur la fluidité, puis les résultats que l'aménagement d'un carrefour giratoire a été procédé.

2900

J'entends d'expérience certains carrefours giratoires, mais avec le flot de trafic à certaines heures là, pour que ça soit suffisant, normalement ça devrait être une boule à deux voies à certaines heures. Peut-être que ça peut faire au début, mais on nous a parlé d'un suivi d'impacts. Ces deux volets-là.

2905

**LE PRÉSIDENT :**

On va aller poser la question au promoteur.

2910

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Et si ça corrige finalement ce qu'on veut corriger en en faisant un.



**LE PRÉSIDENT :**

2915

Très bien. Monsieur Ferland, vous avez bien compris le sens de la question de monsieur Beaulieu?

**M. LOUIS FERLAND :**

2920

Oui, très, très bien. Il y a deux volets ou trois volets à la question. Le premier volet, l'impact au niveau de la fluidité ou est-ce que la solution d'un carrefour giratoire répond vraiment au problème de fluidité, sécurité?

2925

Bien, ça, pour l'ensemble des projets qu'on fait, on continue, aussitôt que le projet est terminé, à suivre l'évolution. Donc, il y a des compteurs de trafic. On continue à mesurer le taux d'accidents sur un an, deux ans, trois ans. Même, on va aller au-delà de ça pour s'assurer que ça a bien répondu.

2930

Et si, après trois ans, on s'aperçoit que woup! peut-être qu'il y a des choses qu'on n'a pas tout à fait correctes, bien, là, on revient avec un autre projet pour l'améliorer. Donc, ça, l'impact au niveau fluidité, sécurité, il est fait continuellement.

2935

L'impact au niveau environnemental, c'est sûr qu'on le fait aussi durant les travaux et on le fait une couple d'années après aussi, là, deux, trois ans pour s'assurer que ça a bien répondu à l'ensemble des impacts qu'on avait identifiés lors de l'étude d'impact.

2940

L'impact économique, celui-là, on en fait moins souvent, mais il n'est pas impossible de le faire. Parce que pour avoir fait beaucoup de travaux, mettre des terre-pleins à des intersections où est-ce qu'il n'y en avait pas, c'est sûr que c'est toujours la première interrogation que les gens nous disent : la première peur, que ça va tuer le commerce, ça va faire ci, ça va faire ça.

2945

Et à ma connaissance, dans la grande majorité, très grande majorité des cas, s'il y a de quoi, ça améliore le commerce au lieu de le diminuer. C'est pour ça que, dans ce cas-là, je n'aurai pas de difficulté à regarder sur les prochaines années, voir l'évolution économique des commerces qui sont là.

**LE PRÉSIDENT :**

2950

Mais, moi, j'ai plusieurs questions maintenant que vous avez répondu. Quel est le débit horaire des véhicules sur chacune de ces voies de circulation? En fait, j'aimerais avoir le pourcentage d'automobiles, le pourcentage de camions. Donc, vous avez un débit global journalier, mais est-ce qu'on peut connaître le débit horaire?

2955

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui, oui, ça ne sera pas long. Je crois qu'on a même une acétate de prête sur les douze heures de jour. Ça ne sera pas long. Petit problème, ça va se régler. L'électronique!

2960

**LE PRÉSIDENT :**

C'est tout à fait normal.

2965

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Ça, c'est suite à un comptage de...

**LE PRÉSIDENT :**

2970

Est-ce que c'est possible de l'agrandir? Peut-être que mademoiselle semble plus spécialiste que vous sur l'ordi; bien, en tout cas, ce que j'ai vu depuis tantôt.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2975

Ah! Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

2980

Merci, Mademoiselle.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

2985

Donc, sur cet acétate-ci, ce qu'on voit, c'est les débits entrants sur chacune des approches. C'est un comptage qui a été fait un douze heures le 3 septembre 2006. On en a refait un autre au mois de juin 2009 et c'est similairement la même chose.

Il y a eu quelques petites modifications au niveau de l'approche venant de la 147, donc de Coaticook, où est-ce qu'on voit que les débits le matin sont plus élevés.

2990

Pour vous rassurer, au niveau du carrefour giratoire, on a rentré des données dans des modèles, qui n'est pas la petite animation qu'on a vue tout à l'heure, mais des programmes spécifiquement de génie civil pour vérifier des feux de circulation et des giratoires qui s'appellent Syncro. Et on a des excellents niveaux de service lorsqu'on rentre les vrais débits des vraies voitures avec les pourcentages de camions.

2995

Ici, on n'a pas entré les pourcentages de camions. Par contre, sur l'acétate qu'on a

3000 vu, là, dans la présentation, c'est le pourcentage global qu'on retrouve, qui se situe à environ la même chose par heure. C'est possible qu'il y ait des heures que les pourcentages augmentent plus que d'autres, mais c'est quand même des moyennes.

3005 Il faut comprendre que c'est une journée représentative de douze heures qu'on voit là. Habituellement, si on fait plusieurs comptages de douze heures, on voit que les chiffres se tiennent quand même, là, mais il y a des petites variations selon les journées.

Habituellement, on s'assure, lorsqu'on fait un comptage de douze heures, qu'il n'y a pas de travaux près, qu'il n'y a pas d'événement alentour du carrefour qu'on compte, où est-ce qu'il y a des événements qui pourraient amener des grosses variations de circulation.

3010 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Juste une petite parenthèse. Donc, l'acétate, on aimerait que ça soit déposé également, celle qui vient d'être présentée au tableau.

3015 Maintenant, quelles sont les limites d'un carrefour giratoire en matière de capacité de circulation? Autrement dit, c'est à partir de quel volume de véhicules qu'un carrefour giratoire devient inadéquat?

3020 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Il ne faut pas seulement que regarder le débit entrant total dans l'intersection. Il faut regarder la répartition sur les branches.

3025 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

3030 Il ne faut pas seulement que regarder le débit entrant total dans l'intersection. Il faut regarder la répartition sur les branches.

**LE PRÉSIDENT :**

3035 C'est ça.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Et la façon dont un carrefour fonctionne le mieux... là, malheureusement, je n'ai pas

3040 le tableau où est-ce qu'on montre... on a des tableaux qui montrent environ, là. Ce carrefour giratoire là, l'avantage, c'est que les branches sont relativement équilibrées, là, avec les virages à gauche. Puis pour voir jusqu'à combien ça fonctionne...

3045 Dans le modèle que je vous parlais précédemment, qui est Synchron, on voit qu'on a des niveaux de service de A et B. B, ça correspond à un niveau vraiment très bon. Donc, on voit qu'on a beaucoup de latitude. Le trafic peut augmenter avant qu'on ait des problèmes. Donc, on n'est pas à la limite du carrefour giratoire. On peut avoir des bonnes augmentations.

3050 **LE PRÉSIDENT :**

À l'heure actuelle, vous avez un débit journalier quand même qui est assez important. Jusqu'à quelle limite ce débit-là? C'est quoi? C'est 5 000 par jour ou 11 000 par jour à l'heure actuelle?

3055

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Présentement?

3060 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, votre débit journalier moyen?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

3065

Les approches sont environ à 12 000.

**LE PRÉSIDENT :**

3070 À 12 000.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

3075 Puis un carrefour giratoire, tout dépendant de la proportion, mais ça peut aller jusqu'à 18 000.

**LE PRÉSIDENT :**

3080 Jusqu'à 18 000. Donc, autrement dit, le carrefour, qui serait conçu, pourrait recevoir éventuellement un débit journalier jusqu'à 18 000 voitures sans que ça cause de problème?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

3085 C'est vraiment approximatif, là, mais on peut le vérifier avec les modèles pour voir de combien on peut augmenter. Mais, je veux dire, on est vraiment au début des niveaux de service. Donc, on peut avoir une très bonne augmentation et le carrefour giratoire va très bien fonctionner là.

3090 **LE PRÉSIDENT :**

Si on parle en forte période de circulation estivale sur la route 147, est-ce que ça pourrait avoir une incidence sur l'accès au marché Beaulieu? J'aimerais qu'on remette un peu l'acétate tantôt du carrefour giratoire avec les embranchements et aussi avec les entrées permises au marché Beaulieu.

3095 Donc, mettons qu'il y a une forte circulation qui arrive de Coaticook, très achalandé, est-ce que ça pourrait nuire à ceux qui désirent entrer au marché Beaulieu et ceux qui désirent sortir du marché Beaulieu?

3100

**M. LOUIS FERLAND :**

S'il y a une forte circulation qui arrive de Coaticook, c'est sûr que ceux qui veulent rentrer dans le marché Beaulieu, en principe, ne font que virer à droite.

3105

**LE PRÉSIDENT :**

Mais, moi, je pense surtout à ceux qui arrivent de Sherbrooke, qui veulent aller au marché Beaulieu ou ceux qui arrivent de Waterville également, qui souhaiteraient aller au marché Beaulieu, mais vous avez un achalandage assez élevé sur la 147 en provenance de Coaticook. Qu'est-ce qui se passe? Est-ce que ça peut empêcher l'accès facile au marché Beaulieu et la sortie facile du marché Beaulieu dans un tel cas?

3110

**M. LOUIS FERLAND :**

3115

Ce qui est prévu effectivement, bien, ceux qui arrivent soit de Sherbrooke ou Waterville arrivent tous sur cette branche-là. Il y a une voie de refuge pour virage à gauche. Donc, dans ce secteur-là, ça n'arrête pas la fluidité pour ceux qui s'en vont à Coaticook.

3120

Ici, compte tenu que les gens qui arrivent de Coaticook sont déjà en diminution de vitesse pour pouvoir accéder au carrefour giratoire, donc, c'est facile d'avoir des créneaux pour que les gens puissent traverser et rentrer chez le commerce Beaulieu.

S'il y a un volume énorme de trafic vraiment à l'heure de pointe, puis je pense que,

3125 ça, on le voit partout, que ça soit des feux de circulation ou même pas de feu du tout, là, sur une route où est-ce qu'il y a un commerce et qu'on est vraiment à l'heure de pointe, bien, des fois, le créneau peut être plus lent pour réussir à rentrer au marché Beaulieu.

**LE PRÉSIDENT :**

3130

Parce que cet après-midi, encore là ça doit être un hasard, mais on était au marché Beaulieu, puis on a vu un flot d'automobiles et de camions qui arrivaient de Coaticook. Et je dois dire que, même avec une entrée, il n'y a personne qui aurait été capable de passer, parce que ça se suivait à la queue leu leu et la distance était quand même assez impressionnante. Ça s'échelonnait peut-être sur quelques centaines de mètres.

3135

À partir de l'entrée qui est prévue pour le marché Beaulieu, à partir du carrefour, c'est quoi? Cent cinquante mètres? Deux cents mètres?

3140

**M. LOUIS FERLAND :**

Du carrefour? Oui, disons à peu près 150 mètres peut-être en gros, là.

**LE PRÉSIDENT :**

3145

Je vais aller à vous, Madame Bergeron, parce que, en tout cas, si on voit qu'il y a des voitures, puis des camions remorques sur peut-être 500, 600, 700 mètres, il y en a qui vont attendre longtemps, je présume, avant de traverser.

3150

**M. LOUIS FERLAND :**

C'est là l'avantage du carrefour giratoire. C'est qu'il ne devrait plus y avoir d'accumulation de véhicules sur la 147. Parce que, présentement, s'il y avait une forte accumulation de véhicules, c'est qu'il y avait une forte circulation dans l'autre sens qui, eux, avaient aucun arrêt. Donc, les gens, qui arrivaient de Coaticook pour aller vers Sherbrooke, avaient de la difficulté. Il n'y avait pas de créneau, ils ne pouvaient pas rentrer à travers le trafic.

3155

Par contre, avec le giratoire, tous ceux qui arrivent de Waterville, qui empêchaient ceux de Coaticook d'aller vers Sherbrooke, eux vont être obligés de ralentir et de traverser le carrefour à basse vitesse. Donc, ça va donner une chance à ceux de Coaticook de s'introduire dans le trafic, d'aller vers Sherbrooke ou d'aller vers Waterville. Donc, la file d'attente va être beaucoup plus petite; à vrai dire, il n'y en aura pratiquement plus. Et là, ça va permettre aux gens de virer au commerce Beaulieu.

3165

C'est l'avantage du giratoire qui permet à tout le monde de toujours tourner et d'aller

plutôt que de juste une voix puis, après ça, les autres sont arrêtés.

**LE PRÉSIDENT :**

3170

Merci, Monsieur Ferland.

Madame Bergeron, aviez-vous quelque chose à ajouter?

3175

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Monsieur Ferland a bien expliqué le pourquoi de la file d'attente que vous avez vue aujourd'hui, puis pourquoi on prévoit qu'il n'y en aurait plus.

3180

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, il a été indiqué, je pense, qu'il va avoir un suivi de l'achalandage du marché Beaulieu par vos soins afin de déterminer s'il y a baisse du chiffre d'affaires ou non. Sur quels critères est basée cette durée? Vous allez faire un suivi auprès de marché Beaulieu, à savoir si son chiffre d'affaires a diminué relativement à l'implantation du carrefour giratoire? Est-ce que c'est prévu?

3185

**M. LOUIS FERLAND :**

3190

Bien, normalement, on fait un suivi sur trois ans. Donc, dans le cas de monsieur Beaulieu, en principe, ça serait un suivi sur trois ans. On va regarder le chiffre d'affaires qu'il avait dans les années précédentes. C'est évident que ça nous prend ça pour savoir s'il y a une augmentation, diminution ou s'il y a mouvement.

3195

Et aussi, bien, on va analyser globalement le marché aussi, là. Est-ce qu'il y a une diminution globale de la consommation? On ne le sait pas. On a vécu une récession dans la dernière année, il y a beaucoup de choses qui ont diminué. Peut-être pas le marché des légumes et fruits mais, ailleurs, peut-être que ça a diminué. Donc, c'est tout ça qui va être regardé puis, normalement, c'est sur trois ans parce que, après ça, les gens ont redéveloppé des habitudes et il n'y a plus d'influence. Ça pourrait être plus long mais, normalement, c'est trois ans.

3200

**LE PRÉSIDENT :**

3205

Qu'arrive-t-il si, lors de ce suivi-là, vous constatez que, effectivement, il y a une baisse d'achalandage et une baisse des ventes chez le marché Beaulieu? Qu'est-ce qu'il se passe?

**M. LOUIS FERLAND :**

3210

Bien, c'est sûr qu'on va s'asseoir avec lui, on va regarder qu'est-ce qui fait vraiment que ça a diminué. Est-ce que c'est l'accès? Est-ce que c'est la signalisation? On ne le sait pas, là. On ne peut pas présumer des causes, là, mais de faire l'étude, ce n'est pas juste de faire l'étude pour dire qu'on la fait. C'est qu'on va s'asseoir avec, puis on va regarder s'il y a des solutions pour corriger ça.

3215

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il existe à ce moment-là des mesures compensatoires financières pour atténuer la perte qui pourrait résulter, finalement, de l'implantation du carrefour giratoire?

3220

**M. LOUIS FERLAND :**

C'est que, normalement, je ne crois pas qu'il y ait de mesures comme telles. C'est lors de l'expropriation où... mais là, on ne parle pas d'expropriation comme telle, mais on parle de réaménagement. C'est à ce niveau-là qu'on va voir. S'il y a une perte momentanée du commerce, là on va voir à compenser cette perte-là, la période du temps que ça se rétablisse. C'est pour ça qu'on fait normalement sur trois ans.

3225

Comme d'autres commerces qu'on étudie ailleurs où vraiment – je ne sais pas – le fait d'une plantation qui prend quatre, cinq ans avant de pouvoir produire, si on la détruit, bien, on va compenser la perte pendant les quatre, cinq ans pour rebâtir cette production-là ailleurs.

3230

Ça fait que ça serait un peu dans ce sens-là qu'il va être évalué en fonction du commerce et du chiffre d'affaires.

3235

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, je comprends bien qu'il peut avoir éventuellement, quand même, une compensation financière advenant le cas où il y aurait des pertes?

3240

**M. LOUIS FERLAND :**

Bien, il va falloir le voir au moment du déplacement, au moment de la construction et le suivi après.

3245

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, c'est parce que j'ai de la difficulté à comprendre, Monsieur Ferland. Vous

3250



dites : « Il va falloir le voir au moment de la construction », mais ce n'est pas là que ça va arriver. Ça va arriver de façon subséquente.

3255 Et c'est ça que j'essaie de comprendre, est-ce qu'à ce moment-là... parce que vous construisez. Mettons que vous faites votre carrefour giratoire et, la première année suivant la réalisation du carrefour giratoire autrement dit... parce qu'on sait que le commerce de monsieur Beaulieu, c'est un commerce saisonnier. Donc, il fonctionne de mai à fin octobre, quelque chose comme ça.

3260 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3265 Donc, à partir de l'année suivante, vous construisez, admettons, à l'été 2010 et, à partir de 2011, on se rend compte que, oui, il y a une dégradation du chiffre d'affaires, 2012 aussi, 2013 également. Et c'est là-dessus, là vous dites : « On fait un suivi ».

3270 **M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3275 S'il y a dégradation du chiffre d'affaires, à ce moment-là, est-ce qu'il y a compensation? C'est ça, parce que ce n'est pas sur le coup, quand vous allez faire vos travaux, parce que vous ne pouvez pas... En tout cas, à mon point de vue, à moins que vous ayez une façon de calculer tout ça immédiatement lorsque vous faites la construction,  
3280 je vois mal comment vous pouvez en arriver à dire : « Bien, on va le calculer là. »

**M. LOUIS FERLAND :**

3285 Bien, je pense qu'il y a deux volets. Il y a un volet que je peux répondre, que j'ai déjà répondu, dans le sens que, oui, lors de l'expropriation, du déménagement, de la construction, etc., on est capables d'évaluer s'il va y avoir une perte de revenus du commerce, dépendamment de toute cette période-là.

3290 Par contre, puis malheureusement je n'ai pas mon spécialiste en expropriation, je pourrais vous fournir la réponse, la deuxième réponse...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3295

**M. LOUIS FERLAND :**

... soit demain ou après-demain, là, très rapidement, à savoir c'est quoi... parce que c'est la première fois que cette question-là m'est posée et je veux être sûr de répondre correctement.

3300

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que, dans le fond, c'est certain, lorsqu'il y a construction, ça a des empêchements en fait. Il y a des aléas dus à la construction qui font que, probablement, il va y avoir une diminution sur le coup.

3305

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

3310

**LE PRÉSIDENT :**

Celle-là, je comprends que vous pouvez l'évaluer tout de suite avec votre type de l'expropriation, qui s'occupe de l'expropriation. Mais c'est surtout le suivi, c'est ça qui m'intéresse.

3315

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

3320

**LE PRÉSIDENT :**

C'est la deuxième partie que vous allez me revenir demain avec la réponse.

3325

**M. LOUIS FERLAND :**

Parce qu'il y a un élément réponse que, oui, quand on évalue lors de... on dit « à l'expropriation », mais du déménagement, c'est sûr que, oui, il y a des pertes lors des travaux, mais aussi déjà on évalue les pertes potentielles sur la première, deuxième et troisième années. Donc, ça, c'est déjà prévu et c'est compensé au départ.

3330

**LE PRÉSIDENT :**

3335 Oui.

**M. LOUIS FERLAND :**

3340 Mais à partir du moment qu'on fait l'étude, qu'est-ce qu'il se passe au bout de trois ans? Là, c'est là que je n'ai pas vraiment la réponse et je veux plutôt réserver ma réponse après avoir consulté notre spécialiste en expropriation.

**LE PRÉSIDENT :**

3345 Oui. Il est mentionné également dans l'étude d'impact que, durant tout le temps des travaux, l'accès au marché Beaulieu va être assuré. Est-ce que ça serait possible que vous nous présentiez votre échéancier de travaux?

**M. LOUIS FERLAND :**

3350 On ne l'a pas. On ne l'a pas fait comme tel parce que, justement, on attendait de voir. Bien, c'est des travaux qui vont se dérouler sur environ quatre mois, mais on n'a pas fixé encore le début et la fin. Ça va dépendre quand est-ce qu'on va être autorisés à le faire.

3355 Et aussi, comme on s'est engagés, c'est qu'on va regarder vraiment la période la moins dérangeante pour les deux commerces. C'est parce qu'on peut travailler... C'est sûr qu'on ne travaille jamais avant la mi-mai, fin mai. Est-ce qu'on est mieux de déplacer les travaux plus en août, septembre, octobre? Ça, ça va être à discuter avec les deux propriétaires les plus touchés là.

3360

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

3365 **M. LOUIS FERLAND :**

3370 Le commerce de monsieur Beaulieu, c'est sûr que ce n'est pas un commerce où est-ce que c'est lui-même qui fait la récolte, contrairement à monsieur Wera, là. Donc, c'est sûr que, lui, on s'organise pour que les aménagements, c'est-à-dire que les accès à son commerce soient toujours disponibles, soient toujours là.

Puis pour le commerce de monsieur Wera, bien, là, on va plus regarder pour ne pas qu'il y ait trop de travaux durant la cueillette des fraises ou quelque chose du genre, là.

3375 **LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'il est également indiqué, là, dans votre étude d'impact qu'il serait préférable que le déplacement ou la relocalisation de la bâtisse du marché Beaulieu s'effectue en même temps que vos travaux.

3380

Je présume que si vos travaux durent trois, quatre mois, le déplacement puis tout ça, ça peut prendre combien de temps à peu près sur cette période-là?

**M. LOUIS FERLAND :**

3385

Le déplacement, ce n'est pas tellement long. Je ne pense pas en tout cas, peut-être deux semaines, là. Mais déplacer, c'est-à-dire refaire le solage, déplacer la maison. Mais c'est surtout le fait que, durant les travaux, on a beaucoup de matériaux remblai-déblai. Donc, on sait qu'on veut relever soit le terrain, relever la bâtisse qu'on va relever pour la sortir de la zone inondable. Donc, il y a des remblais qui sont là. Ça fait que c'est juste dans ce sens-là que c'était préférable de le faire durant cette période-là, mais encore là, dépendamment de la période de commerce qui est le plus...

3390

**LE PRÉSIDENT :**

3395

Est-ce que vous avez discuté avec monsieur Beaulieu de cet aspect-là? Parce que lui, évidemment, vous comprendrez que sa grosse production est peut-être plus, s'il vend des légumes, etc., c'est plus vers le temps des récoltes, peut-être moins au mois de mai.

3400

Est-ce que c'est possible à ce moment-là que les travaux se réalisent au mois de mai ou si c'est impossible, parce que vous n'aurez pas les déblais nécessaires pour pouvoir faire le remblai. Ou, en fait, est-ce que, le remblai, vous allez prendre sur la route ou vous allez le chercher, là, dans des lieux spécifiques?

3405 **M. LOUIS FERLAND :**

Non. C'est possible que les travaux se fassent en mai pour le déménagement de la maison puis, après ça, les travaux de la route par après, là. C'était juste que, disons, c'était plus facilitant pour nous, mais il n'y a rien qui nous empêche de le faire avant. C'est des choses qu'on va discuter avec monsieur Beaulieu aussi lorsqu'on va être... parce que, vraiment, il va falloir travailler avec lui tout le long qu'on va faire les travaux.

3410

**LE PRÉSIDENT :**

3415

Parfait! Merci beaucoup.

Je vais revenir à vous maintenant, Monsieur Beaulieu.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

3420

Oui. Deux choses, Monsieur le Président. Une pour corriger. De la façon que ça marche, c'est que, moi, je cultive du terrain de mon frère à 3 kilomètres, puis les légumes sont tous là. Vous viendrez voir demain matin, les cueilleurs vont tous être dans le champ. Ça fait que les légumes sont tous là. Il l'a dit tantôt, là, mais je pense que vous n'avez peut-être pas saisi, mais la culture de tous les légumes se fait là.

3425

Je reviens à la fluidité, puis les résultats que le carrefour giratoire peut apporter, puis toutes ces affaires-là, parce que comme on va me demander bientôt de céder un peu de terrain pour la 410, parce qu'elle commence où celle-là s'arrête, on nous avait... Dans l'autre projet de la 410, on nous a dit qu'il est pensable que ça va augmenter le flot de véhicules de 30 %, si ma mémoire est bonne, là en avant.

3430

**LE PRÉSIDENT :**

3435

D'accord.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Ça fait que j'imagine qu'avec les explications qu'on a eues, ça, c'est... oui, je me souviens de ça, là. Mais moi, j'ai le document sur mon bureau, puis les deux vont arriver à peu près en même temps, là. Ça fait que j'en prends là, puis je mets ça là-dedans.

3440

**LE PRÉSIDENT :**

3445

Je comprends, oui.

**M. JEAN-GUY BEAULIEU :**

Même les arbres, à un moment donné, là, les arbres vont arriver en conflit, là, le projet de la 410.

3450

**LE PRÉSIDENT :**

3455

Je comprends votre question, Monsieur Beaulieu.

Maintenant, Monsieur Ferland, est-ce qu'il va y avoir une augmentation résultant de l'implantation de la 410?

**M. LOUIS FERLAND :**

3460

Les études qu'on a faites lors de la 410, c'est celles-là. On parle, oui, peut-être d'une augmentation de moins de 10 % à l'intersection 147, 108/143, là.

**LE PRÉSIDENT :**

3465

Est-ce que vous avez des données que vous pourriez mettre peut-être sur écran pour qu'on puisse les regarder?

**M. LOUIS FERLAND :**

3470

Je ne les ai pas ici présentement, parce que c'est tout le projet de la 410, puis on n'a pas amené le projet. Globalement, c'est parce que ce que, nous, on croit et qu'on voit, c'est que ce n'est pas une nouvelle route. On n'amène pas de nouvelles choses à l'intersection là.

3475

Les gens qui arrivent du nord, donc arrivent de Sherbrooke, Lennoxville, tout ce secteur-là, arrivent par la 108/143 ou le pont qu'on voyait tantôt. Et la 410 se fait de l'autre côté aussi. La 410 fait juste redistribuer la circulation autour de Sherbrooke, autant de l'est vers le nord, de l'est vers l'ouest en passant par le sud. Mais il y a peut-être une partie des gens qui, normalement, transigent par le chemin, si on veut... Il faut connaître très bien le coin, là, des gens qui vont aller transiter par le chemin McDonald, parce qu'ils ne veulent pas se ramasser à Lennoxville; d'autres vont passer dans Huntingville pour aller sortir, là, à l'est de Sherbrooke, mais c'est minoritaire comme gens là.

3480

3485

Donc, c'est pour ça qu'on dit : à partir de la 410, c'est un peu le même monde qui va circuler dans ce secteur-là. Ça fait qu'on parle de l'ordre peut-être 10 %, 8-9 %.

**LE PRÉSIDENT :**

3490

C'est ça, ceux qui veulent aller au centre d'achats, McDonald puis, après ça, chemin...

**M. LOUIS FERLAND :**

3495

Oui, McDonald. Ils montent en haut, puis ils prennent Belvédère, puis ils recouper.

**LE PRÉSIDENT :**

3500

Belvédère, ils prennent Belvédère.

**M. LOUIS FERLAND :**

C'est ça, exactement.

3505 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça que je cherchais, là.

3510 **M. LOUIS FERLAND :**

Ceux qui veulent éviter le centre-ville de Lennox passent par là, mais ce n'est pas la grande majorité des gens qui passent par là.

3515 **LE PRÉSIDENT :**

Il faut le connaître.

**M. LOUIS FERLAND :**

3520 Il faut connaître le chemin. Il faut demeurer dans le coin pour passer par là.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Ferland.

3525

**M. LOUIS FERLAND :**

Merci.

3530 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Beaulieu.

3535 On va prendre un petit cinq minutes et puis, après ça, on continue. Juste un petit cinq minutes de pause, s'il vous plaît.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**

3540

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, je vais demander à monsieur Luc Beaulieu, s'il vous plaît, de bien vouloir s'avancer. Bonsoir, Monsieur Beaulieu.

3545

**M. LUC BEAULIEU :**

Rebonsoir. Monsieur Lafond, vous avez souligné tout à l'heure, puis je me demande si on a compris votre question au MTQ, vous avez souligné tout à l'heure le flux de véhicules qui arrivent de Coaticook à la queue leu leu. Ils ne sont pas rendus au coin, là. C'est ça que vous disiez, ils viennent. Puis vous disiez que ça serait peut-être difficile soit d'entrer chez moi ou de sortir de chez moi. Je n'y avais pas pensé à celle-là. Je suis drôlement plus préoccupé que je l'étais, là, à ce niveau-là.

3550

3555

On ferme une de mes deux entrées, puis on parle aussi dans le projet, dans le document du ministère des Transports, d'une circulation moyenne chez moi de 100 véhicules, ou 100 personnes, ou 100 clients par jour. Hier, il y a probablement eu 500 personnes qui ont rentré chez moi. Et entre 3h00 et 5h00, il y a eu 180 véhicules qui ont passé dans ma cour chez moi.

3560

Puis avec cette entrée-là et cette sortie-là, de couper le trafic... puis je dis « hier »; bien, on est au mois de septembre. Le mois d'août, les dimanches sont à peu près tous pareils, septembre et une partie d'octobre.

3565

Ça fait qu'il y a un flux de personnes, il y a un flux de véhicules sur la route. Les gens se promènent. Les gens viennent vers l'intersection, mais ils ne sont pas arrêtés à l'intersection, ils font juste venir.

3570

Je me demande, avec une entrée, si on va pouvoir justement, si la circulation va bien se faire dans mon commerce. Si les gens peuvent rentrer ou ne peuvent pas sortir, il va y avoir vraiment un gros problème dans mon stationnement.

3575

La question, c'est aussi qu'il va y avoir un problème à l'intérieur de ma zone de stationnement, parce qu'il va falloir qu'il soit drôlement grand pour desservir tout ce flux-là qui est très fluide aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

3580

Très bien. En fait, votre question, vous voulez savoir qu'est-ce qu'il arrive si le ministère des Transports ferme une de vos entrées à l'heure actuelle?



**M. LUC BEAULIEU :**

Non.

3585

**LE PRÉSIDENT :**

J'aimerais que vous précisiez votre question.

3590

**M. LUC BEAULIEU :**

Oui, je vais le faire. En fait, je voudrais savoir que s'il y a un problème, s'il y a un problème d'entrée et de sortie sur cette entrée-là, il va vraiment y avoir un problème de clientèle aussi, là. Ça fait que je voudrais comprendre... je veux bien comprendre que ça va bien aller là.

3595

Mais je voudrais juste peut-être qu'on me dise : ça sera faisable ou non faisable ou : « Oui, on est dans le pétrin » ou « Non, on n'est pas dans le pétrin. »

3600

**LE PRÉSIDENT :**

En fait, ce que vous voulez savoir, dans l'éventualité où ça ne fonctionnerait pas aussi bien que prévu selon le ministère des Transports, vous voudriez savoir quelle solution pourrait être apportée à ce moment-là par le ministère des Transports pour remédier à une telle situation. Est-ce que c'est...

3605

**M. LUC BEAULIEU :**

Oui.

3610

**LE PRÉSIDENT :**

Je comprends bien que c'est votre question?

3615

**M. LUC BEAULIEU :**

Oui, oui.

3620

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça? Monsieur Ferland, s'il vous plaît.

**M. LOUIS FERLAND :**

3625 Oui. Bien, c'est sûr, je ne remettrai pas en question les chiffres que vous nous avez donnés. Nous, c'est une moyenne, qu'on a mesuré une couple d'années d'achalandage.

3630 Par contre, un commerce qui fonctionne avec une seule entrée, il y en a plusieurs. Et la solution là-dedans, ça va être à regarder avec monsieur Beaulieu l'aménagement de son stationnement sur son terrain pour que la circulation, à l'intérieur du stationnement, se fasse adéquatement, pour que les gens puissent entrer et revenir à l'entrée.

3635 C'est sûr que, quand on a commencé à regarder ça au mois d'avril, lorsqu'on en a parlé, le fait qu'on ne pouvait pas déplacer le commerce, là ça devenait plus difficile d'aménager une circulation adéquate. À partir du moment qu'on peut déménager le commerce, on va être capables de regarder avec monsieur Beaulieu un cheminement à l'intérieur du stationnement pour que les gens puissent arriver, se stationner, aller au commerce, repartir et avoir une circulation qui se fait. Je pense qu'il n'y a pas... en tout cas, nous, on ne voit vraiment pas de difficulté pour être capables d'aménager un stationnement adéquat et que ça circule bien.

3640 C'est évident que si... je ne sais pas, je n'ai pas le nombre, mais je ne sais pas s'il y a 50 ou 60 places, ou 20 places de stationnement, et qu'il rentre 50, 60 véhicules, c'est sûr que, à un moment donné, ça va être plein. Mais je pense que tous les commerces vivent par période un achalandage extrême et ça devient difficile à ce moment-là à le gérer. Mais, normalement, il n'y aura pas de problème et on va le regarder avec monsieur Beaulieu.

**LE PRÉSIDENT :**

3650 En tout cas, on va aller vers l'impossible, là, advenant que, effectivement, il y ait un problème constant pour la sortie ou l'entrée au commerce, est-ce que vous avez envisagé d'autres solutions, ne serait-ce que – je ne sais pas, moi – une autre entrée un peu plus en amont?

**M. LOUIS FERLAND :**

3660 Bien, c'est sûr qu'on ne l'a pas évalué, parce qu'on est à peu près à la limite du terrain, je crois, où il y a une pointe de terrain qui pourrait être utilisée. On est convaincus que, avec le volume de circulation qu'il va y avoir au commerce, une entrée, de la manière qu'on la propose, va répondre adéquatement, très adéquatement à la clientèle qui arrive à monsieur Beaulieu, au commerce.

Par contre, c'est sûr que ce n'est pas un non-accès qu'on met le reste en amont de ça vers Coaticook. Ce n'est pas un non-accès qu'on met là. Donc, il y aura une possibilité

3665 pour monsieur Beaulieu de faire une deuxième entrée si son commerce prend une grande expansion.

**LE PRÉSIDENT :**

3670 D'accord.

**M. LOUIS FERLAND :**

3675 Mais on est convaincus que, avec une entrée, on est capables de circuler, aménager pour que les gens soient confortables.

**LE PRÉSIDENT :**

3680 Donc, vous êtes convaincu que, avec une seule entrée, c'est également très sécuritaire et qu'il n'y aura pas de problème d'accident lors des entrées ou des sorties du marché Beaulieu.

**M. LOUIS FERLAND :**

3685 Oui. C'est que ça devient une double sécurité. C'est sûr que l'entrée ou la sortie, où on la met, donc on s'éloigne de l'intersection. Donc, c'est dans un endroit où est-ce que la visibilité est meilleure, où est-ce qu'il y a juste un mouvement. Donc, c'est plus facile.

3690 Et aussi dans le stationnement, le fait d'avoir une seule entrée et sortie, ça devient un stationnement encore plus sécuritaire plutôt que juste comme étant quasiment une voie de service qu'on rentre et on sort à l'autre bout. Ça fait que, dans ce sens-là, on est convaincus que, dans les deux cas, on va améliorer la sécurité.

**LE PRÉSIDENT :**

3695 Merci, Monsieur Ferland.

3700 Une question qui m'intrigue un peu, Monsieur Beaulieu. Quelqu'un qui arrive de Waterville ou de Stanstead, qui veut aller à votre commerce, c'est quoi la direction qu'il prend? Quelle entrée qu'il va prendre de façon spontanée?

3705 Est-ce que vous êtes en mesure de me dire qu'il va prendre celle de la 147, ou il va continuer puis il va aller prendre celle qui donne sur la 108/143 pour accéder à votre commerce?

**M. LUC BEAULIEU :**

3710 Bien, j'ai de la difficulté, mais je crois que les deux entrées sont... venant de Stanstead, je crois que les deux entrées fonctionnent, là, autant une que l'autre. Puis question de sécurité, je ne crois pas qu'une est plus sécuritaire que l'autre aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

3715 En tout cas, c'est parce que, pour y avoir été encore une fois, puis pour avoir été chez vous en revenant de Stanstead, automatiquement, mon réflexe a été de tourner sur la 147 pour aller chez vous. Puis en étant de l'extérieur, parce qu'on regardait ça, puis on a vu plusieurs véhicules qui arrivaient de Waterville ou de Stanstead qui avaient le même réflexe que j'avais pu avoir.

3720 **M. LUC BEAULIEU :**

De tourner sur 147.

**LE PRÉSIDENT :**

3725 Moi qui viens de l'extérieur, finalement, avais le même réflexe de tourner sur la 147 pour embarquer chez vous. Ceux qui arrivaient par Sherbrooke ou Lennoxville, certains étaient enclins à prendre l'entrée sur la 108/143, mais j'en ai vu quand même plusieurs qui ont fait... ils se sont arrêtés, ils ont pris la 147, puis pour aller prendre cette entrée-là.

3730 Ça fait que c'est peut-être pour ça que je me dis : est-ce que, en bout de ligne, le fait que ça soit une entrée plus sécuritaire, ça ne pourrait pas être un avantage? Mais je ne sais pas votre perception finalement, là, à savoir d'où ils proviennent, puis quelle entrée ils vont utiliser. Quel accès utilisent-ils le plus? Je pense que vous êtes plus en mesure que moi.

3735 C'est certain que c'est un constat qui a duré pendant peut-être dix minutes, quinze minutes, mais pas plus que ça.

**M. LUC BEAULIEU :**

3740 Bien, je suis en peine de vous répondre.

**LE PRÉSIDENT :**

3745 D'accord, merci. Votre deuxième question maintenant.

**M. LUC BEAULIEU :**

3750 Tout à l'heure, on a parlé d'un réaménagement du bâtiment et on a aussi parlé que peut-être il y aurait une... ça serait peut-être préférable d'avoir un bâtiment neuf qui s'installe.

3755 Suite à la visite de l'expropriateur, monsieur Jean Dion – puis j'ai écrit 2007, mais je me demande si c'est pas 2006 – il m'a été suggéré de faire faire des plans de réaménagement de la place, donc du bâtiment, et même un plan d'un bâtiment neuf, parce que monsieur Dion avait aussi... je pense qu'il avait été plus loin, puis c'est drôle, parce que ce bout-là, je ne le sais pas. Mais à un moment donné, il m'avait suggéré de faire des plans de bâtiment neuf, que ça serait peut-être préférable.

3760 J'aimerais savoir quelle est la politique de compensation du MTQ pour les frais d'expertise qui ont été faits suite à cette suggestion. Moi, j'ai fait faire des plans de réaménagement. J'ai fait faire aussi une esquisse de plan. C'est pas complet, c'était juste pour avoir un...

**LE PRÉSIDENT :**

3765 En fait, si je comprends bien ce que vous nous dites, c'est l'esquisse qu'on retrouve dans l'étude d'impact, c'est ça?

**M. LUC BEAULIEU :**

3770 Oui, celui-là. Et il y en a eu un autre précédemment qui était le plan d'un... on avait commencé l'esquisse d'un nouveau bâtiment qui prendrait la place.

**LE PRÉSIDENT :**

3775 Très bien. On va aller voir monsieur Ferland pour cette question.

3780 Vous comprenez très bien. Dans l'étude d'impact, on retrouve une esquisse qui a été préparée par votre architecte LEED et que vous avez utilisée dans l'étude d'impact. Est-ce que c'est le ministère qui a défrayé cette étude-là ou c'est monsieur Beaulieu?

Et puis dans le cas où ça serait monsieur Beaulieu, est-ce qu'il va être remboursé pour l'utilisation de son croquis dans votre étude d'impact?

3785 **M. LOUIS FERLAND :**

Je ne me souviens pas si c'est le ministère qui a payé. Monsieur Beaulieu doit s'en souvenir beaucoup plus que nous. De toute façon, ça peut faire partie de la compensation

globale lorsqu'on va être rendus au moment de l'expropriation.

3790

Par contre, ce que la Loi d'expropriation nous dit, elle ne dit pas que c'est le bâtiment existant, c'est un bâtiment neuf. Ce qu'elle nous dit et ce qu'on doit appliquer, c'est qu'il faut que le commerçant, il faut que monsieur Beaulieu n'ait aucune perte sur la valeur de son bâtiment. Et c'est pour ça que, nous, on va évaluer deux possibilités.

3795

Et là, on recule en 2006. C'est sûr qu'on ne pouvait pas déménager le bâtiment. Il fallait reconstruire sur le solage existant, etc. Donc, on regarde toujours deux possibilités : est-ce qu'on peut réparer le bâtiment, le réaménager en fonction des inconvénients que, nous, on apporte ou on en bâtit un neuf.

3800

Si le neuf devient moins cher que de réparer l'existant, on va vers le neuf ou, à la limite, ça peut être, nous, selon le bâtiment qui est là et le réaménager au complet, ça coûte tant, mais monsieur Beaulieu voudrait avoir un bâtiment neuf, bien, rien n'empêche que lui paie la différence.

3805

Mais nous, en bout de ligne, c'est vraiment de s'assurer qu'il retrouve les mêmes conditions de commerce qu'il avait avant, soit dans le bâtiment neuf ou soit dans son bâtiment actuel réaménagé, déplacé, etc.

3810

**LE PRÉSIDENT :**

Pour les fins de compréhension, un peu tout ça, en ce qui a trait à la compréhension de la façon que l'expropriation se déroule, est-ce que c'est possible, peut-être demain après-midi, d'avoir votre personne qui s'occupe des expropriations...

3815

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

3820

**LE PRÉSIDENT :**

... qu'elle vienne nous expliquer ça. Même, on pourrait peut-être commencer avec lui rapidement demain après-midi, parce qu'il doit avoir de l'ouvrage également. Si on tient compte des travaux de la 410, je présume qu'il est fort occupé. Mais s'il était possible qu'il vienne en début de séance demain après-midi, puis qu'il nous explique un peu toute la façon que ça fonctionne au niveau de l'expropriation, ça serait bien pour monsieur Beaulieu, mais ça serait bien pour la commission également.

3830

**M. LOUIS FERLAND :**

Il n'y a pas de problème.

**LE PRÉSIDENT :**

3835 Parfait, merci. Je vais aller voir un peu du côté du MDDEP. Madame Nault, quelles seraient les limites imposées par la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables en matière de reconstruction éventuelle d'un bâtiment?

**Mme ISABELLE NAULT :**

3840 Au niveau de la reconstruction d'un bâtiment en zone inondable, il faut bien comprendre que la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables vise à protéger les cours d'eau, donc via la protection des rives, du littoral et de ses plaines inondables, puis vise à limiter dans le fond l'altération du milieu.

3845 Au niveau d'une reconstruction – puis là, je dis ça en avis préliminaire – si ce n'est pas sur le même solage actuel que la bâtisse que l'on retrouve, la reconstruction ne serait pas possible. On parle, par exemple, d'un déplacement de la bâtisse que, à ce moment-là, le MDDEP donnerait son aval. Mais au niveau de la reconstruction proprement dite, en avis préliminaire, c'est sûr que, moi, il va falloir que j'aie cherché mon avis au niveau de mes  
3850 experts, puis je vais pouvoir déposer le tout par écrit.

Mais c'est ça, en avis préliminaire, une reconstruction en zone de grand courant ne serait pas possible. À ce moment-là, il faudrait reconstruire à l'extérieur de la zone de grand courant.

3855

**LE PRÉSIDENT :**

3860 Donc, autrement dit, il n'y aura pas de possibilité de construire un nouveau bâtiment, à moins, puis même là, à moins de le reconstruire exactement au même endroit, si je comprends bien votre réponse, c'est ça?

**Mme ISABELLE NAULT :**

3865 C'est ça, de façon préliminaire jusqu'à temps que j'aie le dépôt officiel de mes experts.

**LE PRÉSIDENT :**

3870 Donc, vous allez prendre la question en délibéré?

**Mme ISABELLE NAULT :**

Exact.

3875 **LE PRÉSIDENT :**

Et vous allez vous informer auprès des personnes-ressources chez vous, là, qui sont plus aptes à répondre à cette question-là?

3880 **Mme ISABELLE NAULT :**

Exact.

3885 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, étant donné que si jamais il y avait un déplacement de la bâtisse dans un autre endroit, c'est-à-dire peut-être ils déplacent le bâtiment existant sur 10, 12 mètres, à ce moment-là, pour respecter, il faut qu'il soit haussé ce bâtiment-là. Donc, est-ce qu'il est permis de faire le remblai partout sur le terrain? Parce qu'à l'heure actuelle, je ne sais pas si vous avez eu le temps ou avez eu le loisir de visualiser le marché Beaulieu, mais on se rend compte qu'à partir de la 147, lorsqu'on veut accéder, il y a quand même une descente assez appréciable. Il y a peut-être quelques mètres, là, par rapport à la 147.

3890  
3895 Donc, est-ce que le ministère pourrait remplir toute cette partie-là de façon à hausser partout le sol qui est là, qui est présent à l'heure actuelle?

**Mme ISABELLE NAULT :**

3900 Le remblai qui va être nécessaire, dans le fond, va être là pour immuniser les bâtiments pour les grandes crues, les grandes crues comme vous avez eues en 1982. Donc, rehausser le bâtiment pour éviter que, lorsqu'on a une grosse inondation, l'eau rentre à l'intérieur du bâtiment.

3905 Maintenant, de faire un remblayage sur la totalité du terrain, il va falloir que je prenne, encore une fois, la question en délibéré pour poser la question à mon expert.

**LE PRÉSIDENT :**

3910 Parce que vous comprenez un peu, j'imagine, le sens de ma question.

**Mme ISABELLE NAULT :**

Oui.

3915 **LE PRÉSIDENT :**

Si on hausse le bâtiment, mais si on laisse le sol au même niveau qu'à l'heure



3920 actuelle, c'est certain que, s'il y a une forte crue, ça va être plein d'eau dans le stationnement de monsieur Beaulieu. Même si, à ce moment-là, le bâtiment n'est pas submergé à l'intérieur, dans le sous-sol, tout alentour ça va être complètement submergé.

**Mme ISABELLE NAULT :**

3925 Mais l'eau va agir comme elle agit en ce moment. C'est-à-dire que si on a une inondation en ce moment, le retrait de l'eau se fait de façon naturelle, si je peux dire. Même si on rehausse les bâtiments, puis qu'on ne va pas creuser à l'intérieur du terrain, donc, même si on rehausse le bâtiment, l'eau va se retirer de la même façon qu'elle se retire actuellement.

3930 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Madame Nault, mais vous allez nous revenir avec une réponse également là-dessus pour vous assurer.

3935 À l'heure actuelle, au niveau du ministère des Transports, il y a des ponceaux qui sont dans le coin, qui font le lien entre la rivière et de l'autre côté de la route 108/143. Ces ponceaux-là sont à reconstruire. Est-ce qu'ils vont être reconstruits en plus gros pour permettre peut-être un retrait plus massif en période de fortes crues ou vous gardez les mêmes dimensions au niveau des ponceaux?

3940 **M. LOUIS FERLAND :**

3945 Le design final des ponceaux n'est pas fait. Probablement qu'ils vont être grossis, pas nécessairement en période de fortes crues où, là, ça devient un lac à la grandeur, donc impossible de traverser l'eau d'un bord ou l'autre.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3950 **M. LOUIS FERLAND :**

3955 Mais compte tenu qu'on s'aperçoit, depuis une couple d'années, que les crues sont plus importantes à l'été et à l'automne, donc, ça se peut que les ponceaux soient... ils vont être redimensionnés en fonction de ces éventualités-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3960 Parfait. Merci, Monsieur Ferland.

Monsieur Beaulieu, votre deuxième question?

**Mme ISABELLE NAULT :**

3965 Excusez-moi.

**LE PRÉSIDENT :**

3970 Oui. Excusez, je ne vous avais pas vue, Madame Nault.

**Mme ISABELLE NAULT :**

3975 En complément d'information pour ce qui est du remblayage sur le terrain, je pourrais passer la parole à madame Hélène Robert de la Direction régionale qui avait un petit complément d'information à nous dire.

**LE PRÉSIDENT :**

3980 Parfait. Madame Robert, si vous voulez bien vous avancer, s'il vous plaît.

**Mme HÉLÈNE ROBERT :**

Oui. Bonjour, Monsieur le Président.

3985 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

**Mme HÉLÈNE ROBERT :**

3990 Hélène Robert, c'est ça, de la Direction régionale Estrie. C'est ça, on permet le rehaussement du bâtiment, parce qu'il ne faut pas oublier que, au niveau de la politique, c'est la sécurisation des biens et des personnes qui est visée. Donc, on permet le rehaussement du bâtiment avec un pourtour autour du bâtiment, là, qui est équivalent peut-être à 30 %. Admettons qu'on doit surélever d'un mètre, bien, on va permettre qu'il y ait 3 mètres entre la fondation du bâtiment et la fin du remblai.

**LE PRÉSIDENT :**

4000 D'accord.

**Mme HÉLÈNE ROBERT :**

Mais pas au niveau du stationnement...

4005

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

4010

**Mme HÉLÈNE ROBERT :**

... parce que, au fond, les véhicules sont mobiles. Donc, s'il y a une inondation, il n'y aura pas de véhicules dans le stationnement.

4015

Et puis il faut minimiser quand même les remblais dans ces zones-là compte tenu que l'eau, rien ne se perd, rien ne se crée. Donc, si on remblaie beaucoup des terrains, bien, l'eau va aller ailleurs. Donc, les inondations peuvent être plus importantes ailleurs. Donc, il faut vraiment minimiser le remblai et on se limite au bâtiment.

4020

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, on ne doit pas embêter Georges parce qu'on vient de faire des travaux chez nous.

4025

**Mme HÉLÈNE ROBERT :**

C'est ça.

4030

**LE PRÉSIDENT :**

À toutes fins pratiques, c'est ça?

**Mme HÉLÈNE ROBERT :**

4035

C'est qu'on se limite au bâtiment.

**LE PRÉSIDENT :**

4040

Parfait. Merci, Madame.

Votre deuxième question, Monsieur Beaulieu?

**M. LUC BEAULIEU :**

4045 Lors de l'évaluation de diminution de l'impact auprès de mes expertises, il m'a été recommandé, afin de minimiser l'impact négatif sur ma business, de faire des travaux de mon commerce en période préconstruction du giratoire, soit l'automne précédent ou soit... que ce soit le bâtiment, que ce soit le stationnement, que ce soit l'entrée.

4050 Il est évident que le déplacement du bâtiment et tout ce qui va avoir à être fait sur le terrain, ça va prendre des mois, ça va prendre... Il y aura beaucoup de choses à faire. Pour minimiser l'impact, est-ce que le MTQ prévoit donner un préavis et donner la permission de faire des travaux avant les travaux du giratoire?

4055 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais aller voir monsieur Ferland de ce côté-là, mais juste avant, monsieur Ferland, vous allez me permettre de poser une question à monsieur Beaulieu.

4060 Monsieur Beaulieu, votre commerce fonctionne de quelle période à quelle période exactement?

**M. LUC BEAULIEU :**

4065 Le commerce fonctionne de... on est ouvert à la clientèle du début de juin à Noël.

**LE PRÉSIDENT :**

4070 Le plus gros mois ou le plus gros de l'achalandage se situerait à quelle époque? Est-ce que c'est constant dans l'achalandage? C'est-à-dire que, règle générale, en juin, en juillet et en août, en septembre. Donc, on peut s'entendre que c'est grosso modo – je ne sais pas, moi – mettons 2 000 véhicules par semaines. Là, je dis n'importe quel chiffre, là, mais est-ce qu'on peut s'entendre que ça peut être ça ou il y a quand même des fluctuations importantes au niveau de ces mois?

4075

**M. LUC BEAULIEU :**

Juillet, août sont énormes. Septembre est en train de devenir énorme aussi.

4080 **LE PRÉSIDENT :**

Avec les récoltes, c'est ça?

**M. LUC BEAULIEU :**

4085

Avec les récoltes, avec l'achalandage.

**LE PRÉSIDENT :**

4090

Donc, pour vous, les mois les moins problématiques, c'est mai, puis après ça, je présume, octobre?

**M. LUC BEAULIEU :**

4095

Oui, mai, juin.

**LE PRÉSIDENT :**

4100

Mai, juin?

Donc, Monsieur Ferland, est-ce que vous pourriez répondre à la question de monsieur Beaulieu?

**M. LOUIS FERLAND :**

4105

Oui, certainement. Bien, c'est évident qu'il y a un préavis de donné, là. On n'arrive pas bang! un matin, puis on déménage. Il faut s'entendre sur les prix. Il faut s'entendre, etc., sur qu'est-ce qu'il y a à faire. Après ça, il faut s'entendre sur la date du déménagement, du transfert. Donc, ça, il y a un préavis de donné, aucune inquiétude là-dessus.

4110

Et aussi, l'autre partie de votre question, bien, je pourrai aller plus dans le détail demain avec notre expert d'expropriation, si vous voulez avoir plus de renseignements, mais ça, il y a préavis.

4115

Sur la période de déménagement, bien, il peut se faire en avril, mai, juin. Il peut même débuter en mars ou il peut se faire carrément à l'autre extrémité, novembre, décembre. Pas janvier, mais octobre, novembre, décembre, là. C'est parce qu'on n'a pas vraiment besoin, si on regarde les plans, on ne prend, je pense, pas de terrain sur votre propriété ou très, très, très minime le terrain qu'on prend sur la propriété. Même qu'il y a une bande de terrain qu'on va vous rétrocéder parce qu'on en a moins besoin que le terrain qu'on a actuellement. Donc, cette partie-là que vous utilisez déjà, mais en tout cas, ce n'est pas grave, mais on va vous la rendre, elle va être rendue officiellement à vous.

4120

Donc, c'est pour ça qu'on peut faire le giratoire, laisser le commerce fonctionner

4125 parfaitement durant tout l'été et faire les travaux de réaménagement à l'automne, en novembre, décembre, ou on les ferait en avril, mai, juin. Ça va être à discuter avec monsieur Beaulieu, il n'y a pas de problème.

**LE PRÉSIDENT :**

4130 Juste une question d'information. Est-ce que vous avez une cave, Monsieur Beaulieu, à l'heure actuelle à votre commerce?

**M. LUC BEAULIEU :**

4135 Qui ne sert pas, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4140 Qui ne sert pas. Est-ce qu'elle est profonde ou c'est...

**M. LUC BEAULIEU :**

4145 Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui? Donc, elle ne sert pas, parce qu'il y a de l'eau qui rentre assez régulièrement?

4150 **M. LUC BEAULIEU :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4155 C'est pour ça que vous ne pouvez pas vous en servir?

**M. LUC BEAULIEU :**

4160 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4165 D'accord.

**M. LUC BEAULIEU :**

Comme disait madame qui est venue à mes côtés, l'eau vient, puis elle repart suivant le niveau du sous-sol, là.

4170

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans un cas de réaménagement ou déménagement plutôt, ça implique évidemment la construction d'un soubassement, exact?

4175

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui, au complet. Ça dépend des besoins de monsieur Beaulieu. Ça peut être soit une cave ou un sous-sol complet à 8, 9 pieds, là, comme standard ou juste un vide sanitaire. Ça dépend des conditions que monsieur Beaulieu va nous demander.

4180

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, vu que vous êtes plus familier que moi en termes de construction, le fait de construire un soubassement comme ça et le fait aussi d'avoir peut-être un 3 pieds chaque bord, est-ce que ça permet d'empêcher l'entrée d'eau éventuellement, mais avec une crue de – je ne sais pas, moi – 0-20 ans?

4185

**M. LOUIS FERLAND :**

Je ne suis pas expert en bâtiments, mais je peux vous dire que, oui, effectivement. Bien, on va mettre le bâtiment en haut de la ligne des eaux. Je pense que c'est crue 20 ans ou crue je ne sais pas quoi. En tout cas, ça, c'est plus le ministère de l'Environnement qui va pouvoir nous dire à quelle hauteur qu'on va mettre.

4190

4195

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

4200

**M. LOUIS FERLAND :**

Mais je pense que c'est à la même hauteur qu'on va mettre le carrefour giratoire, là. Mais à l'intérieur de ça, ça, c'est sûr que ça empêche l'eau, lorsqu'elle monte, de rentrer dans le bâtiment.

4205

Par contre, autour du bâtiment, il va falloir faire, comme dans n'importe quel autre bâtiment, un drain avec probablement – je cherche le terme français – une *sump pump*, une pompe d'évacuation pour ces eaux-là, comme on met dans toutes les maisons. Et c'est ce

4210 qui va être fait pour garder le sous-sol sec. À moins que ça soit uniquement un vide sanitaire.  
Ça va dépendre de ce que monsieur Beaulieu a besoin.

**LE PRÉSIDENT :**

4215 C'est ça. Ça, ce sont des choses qui seront discutées finalement...

**M. LOUIS FERLAND :**

Qui vont se faire au fur et à mesure, discuter, c'est ça, lors de l'expropriation.

4220 **LE PRÉSIDENT :**

Lors de l'expropriation, c'est ça?

**M. LOUIS FERLAND :**

4225 C'est ça, exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

4230 Parfait. Oui, Madame Nault, est-ce que vous avez une petite information pour nous?

**Mme ISABELLE NAULT :**

4235 Tout simplement pour dire que lorsqu'on parle d'immunisation d'un bâtiment, c'est la crue des 100 ans.

**LE PRÉSIDENT :**

4240 La crue 100 ans. Parfait, merci, Madame Nault, excellent.

Merci, Monsieur Beaulieu. Vous pouvez toujours vous réinscrire, mais ça va aller à demain après-midi parce que, là, il me reste deux personnes.

4245 Et je vais demander à monsieur Vincent Cloutier de bien vouloir s'avancer, s'il vous plaît.

**M. VINCENT CLOUTIER :**

4250 Merci, Monsieur le Président. Je crois comprendre donc, suite à la rencontre qu'on a eue au mois d'avril avec le promoteur, on nous a fait part de coûts. Tout à l'heure, on



nous a remontré aussi des coûts, 1, 2M \$, 1, 3M \$ dépendamment des alternatives qui étaient retenues.

4255 Je ne sais pas à quel moment ces analyses-là ont été faites, les analyses de coûts. Est-ce qu'aujourd'hui, donc en 2009 ou au moment où on prévoit réaliser ces travaux-là, donc probablement pas avant 2010, est-ce qu'on a une projection des coûts qui sont envisageables pour ça? On m'a dit qu'il y avait eu d'énormes augmentations de coûts dans les frais de construction de route et ainsi de suite. Donc, je ne sais pas si le promoteur a...

4260 **LE PRÉSIDENT :**

Non. C'est surtout dans la région de Montréal qu'il y a une forte augmentation des coûts.

4265 **M. VINCENT CLOUTIER :**

Ah! Aussi.

4270 **LE PRÉSIDENT :**

Mais je vais demander à monsieur Ferland de bien vouloir répondre à cette question.

**M. LOUIS FERLAND :**

4275 C'est sûr qu'on n'a pas refait un estimé très détaillé, parce que le design est loin d'être avancé à ce niveau-là. Mais les coûts de 1, 2M \$, 1, 3M \$ pour un carrefour giratoire ou intersection aux dimensions qu'on a là, c'est dans l'ordre de grandeur des coûts, là.

4280 Bien, c'est sûr que, quand on aura fait le design final, on va avoir un chiffre plus précis, là, mais on ne parle pas du simple au double, loin de là.

**LE PRÉSIDENT :**

4285 Mais ces estimations-là ont été réalisées en 2002, 2003?

**M. LOUIS FERLAND :**

Elles ont été révisées en 2008, une révision en 2008.

4290 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, elles ont été révisées en 2008.

**M. LOUIS FERLAND :**

4295

Donc, c'est des coûts qui datent d'un an. C'est pour ça que je dis peut-être 1, 3M \$, 1, 4M \$ lorsqu'on va les faire en 2010.

**LE PRÉSIDENT :**

4300

Merci, Monsieur Ferland.

Oui, Monsieur Cloutier?

4305

**M. VINCENT CLOUTIER :**

Compte tenu de la nature des discussions qu'on a depuis tantôt par rapport à la construction prochaine de l'autoroute 410, ne sachant pas qu'est-ce que le prolongement de la 410 aura comme impact sur cette intersection-là, est-ce qu'il est envisageable de retarder le projet?

4310

Donc, de façon intérimaire, je reviens à la charge avec ce que je proposais tout à l'heure, mais est-ce qu'il est envisageable d'imposer des réductions de vitesse actuellement et de retarder le projet jusqu'à ce que l'autoroute 410 soit implantée, qu'on ait véritablement l'impact sur la circulation à ce moment-là?

4315

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Ferland?

4320

**M. VINCENT CLOUTIER :**

Je ne suis pas pressé, moi, en tant que contribuable, de dépenser 1, 3M \$, 1, 4M \$ pour quelque chose qu'on ne sait pas si...

4325

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons aller voir du côté du promoteur. C'est lui qui est le plus en mesure de répondre à cette question. Monsieur Ferland?

4330

**M. LOUIS FERLAND :**

Je pense que le projet n'est pas du tout relié au projet de la 410. Un, je pense qu'il y a une... je ne dirais pas une urgence d'agir, mais il faut agir assez rapidement. On a un rapport du coroner. On a un accident mortel dans le secteur. On a beaucoup d'accidents. Je

4335

pense qu'on ne peut pas attendre et attendre qu'il y ait un autre accident effectivement.

4340 Le projet de la 410 qui est rattaché là, on a été autorisés l'hiver passé. Les travaux devraient débiter dans ce secteur-là l'an prochain ou, en tout cas, fin de l'an prochain. Donc, ça veut dire qu'on n'attend pas longtemps, là, pour la 410.

4345 On a l'évaluation. L'impact que va avoir la 410, on en a parlé tantôt, est de l'ordre de 8 % à 10 % à peu près sur cette intersection. Et je vous dirais qu'à la limite, qu'on fasse ou pas la 410, il va y avoir une légère augmentation du trafic à cette intersection-là parce que, globalement, le trafic augmente un peu partout sur les routes. Donc, à partir de ce moment-là, on ne peut pas se permettre d'attendre et de voir ça va être quoi l'impact, parce qu'on l'a l'impact.

4350 Aussi, on parle de, en attendant, baisser la vitesse. Ça, je pense que je l'ai dit tantôt, le fait de baisser la vitesse en zone rurale ne réglera rien, ne réglera rien. Ça va juste changer le type d'accidents ou ça va peut-être l'augmenter aussi en même temps.

**LE PRÉSIDENT :**

4355 Toujours en relation avec les recommandations effectivement du coroner qui ont été faites en 2001, si je ne me trompe pas, à moins que je me trompe, dans ces eaux-là, comment ça se fait que ça a pris autant de temps pour en arriver avec un projet de carrefour giratoire?

4360 Est-ce que les recommandations du coroner étaient bonnes, mais il y avait d'autres choses? Il y avait d'autres priorités que celle-là ou... Parce qu'il y a quand même un espace temps de huit, neuf ans. On est rendus en 2009, donc de presque huit ans entre les recommandations, le rapport et le projet comme tel qui est présenté présentement là.

4365 **M. LOUIS FERLAND :**

Je pense qu'il y a quelques facteurs qui ont fait... Bien, c'est sûr que, au départ, il faut faire les études, etc., voir un peu c'est quoi la solution.

4370 Après ça, on priorise ces projets-là dans l'ensemble de l'enveloppe budgétaire qui nous est allouée. Et c'est ce qui est arrivé, qu'il y avait d'autres urgences avec d'autres rapports de coroner à d'autres endroits en Estrie, même ailleurs en province. Ce qui fait que, là, on est rendus à l'étape de pouvoir le construire.

4375 Il y a deux facteurs : les études, les délais d'études, les délais de design et aussi la capacité budgétaire de construire, prioriser.

**LE PRÉSIDENT :**

4380 Dans votre étude d'impact, il est question d'indice de gravité, de taux d'accidents, de fluidité de la circulation. Maintenant, qu'est-ce qui va être amélioré en termes de ces différents indices-là, ça veut dire l'indice de gravité, taux d'accidents et la fluidité si vous procédez à un carrefour giratoire?

4385 Autrement dit, quelles sont les améliorations, puis qu'est-ce qu'on peut voir en termes d'indices qui va être diminué ou augmenté? Est-ce que vous avez des données là-dessus?

**M. LOUIS FERLAND :**

4390 Bien, globalement, on l'a dit un peu. C'est que, avec un carrefour giratoire, le fait de contrôler la circulation et de diminuer la vitesse, il va y avoir une diminution importante des accidents; ça, on l'a démontré.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais j'aimerais avoir des chiffres.

**M. LOUIS FERLAND :**

4400 Mais en pourcentage, en chiffres...

**LE PRÉSIDENT :**

4405 Oui.

**M. LOUIS FERLAND :**

4410 ... je vais juste demander à madame Bergeron si on a les chiffres ici ou, sinon, on vous les amènera demain, là, parce que je sais que c'est évalué toute cette possibilité-là.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4415 Depuis juillet 96 qu'on fait des schémas d'accident à tous les trois... c'est-à-dire qu'on fait des schémas sur une période de trois ans depuis 96.

Et si on regarde le taux d'accidents, qui est calculé selon le nombre d'accidents, en fonction du débit qui passe sur cette route-là et en fonction de la période étudiée, on calcule des taux d'accidents. Et c'est comme une moyenne, on compare ça à d'autres intersections

4420 similaires, qu'on appelle des taux moyens. Et en fonction des débits et de la période étudiée, on peut calculer des taux critiques.

4425 À cette intersection-là, les taux d'accidents sont toujours supérieurs aux taux critiques, ce qui veut dire que cette intersection-là, si on la compare avec une intersection avec des débits similaires sur une période similaire, elle est plus accidentogène que les autres intersections.

**LE PRÉSIDENT :**

4430 Et ce qu'on retrouve finalement dans l'étude d'impact. Maintenant, avec le carrefour, moi, je veux voir quelle serait la diminution de ce taux accidentogène là. Quelle serait la diminution du taux d'accidents.

4435 Est-ce que vous avez des données qui nous permettraient de voir la différence entre ce qui est l'existant et ce qui est prévu en termes d'accidents, en termes d'indice de gravité, en termes de... En fait, vous comprenez ce que je veux dire?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4440 Si on regarde juste au niveau des probabilités, on a vu tout à l'heure avec les points rouges le type d'accidents qu'on retrouve dans un carrefour giratoire. On élimine trois types d'accidents principaux. C'était les points rouges, qu'on a vus tantôt, qu'on va voir.

**LE PRÉSIDENT :**

4445 Oui.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4450 Donc, au niveau probabilité, il y a ces trois sortes de collisions-là qui ne peuvent pas avoir lieu.

4455 D'autre part, au niveau de la gravité, on attribue, pour les accidents mortels et les accidents graves, un poids de 9 et, pour les blessés légers, un poids de 3,5. Et les dommages matériels seulement ont un poids de 1.

4460 Quand on fait, sur toutes les périodes étudiées, les schémas d'accidents, dans le fond, on somme chacun des accidents en fonction de la gravité, on retrouve des indices de gravité qui sont au-dessus de 2. Donc, c'est plus que juste un dommage matériel, parce qu'on comprend qu'il y a plus de dommages matériels que des blessés.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

4465

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Mais quand il y a un blessé ou un mortel, ça augmente de beaucoup l'indice de gravité.

4470

Dans le cas d'un giratoire, on parle que la plupart des accidents... puis ça, c'est la littérature des giratoires existants, c'est difficile de prévoir, mais ce qu'on voit dans la littérature, c'est que, dans les carrefours giratoires, c'est très rare de voir des blessures corporelles. La plupart du temps, c'est des dommages matériels qui ont un poids de 1.

4475

Donc, on diminuerait officiellement l'indice de gravité de 2,6 vers 1. Donc, on diminuerait l'indice de gravité et on diminue la probabilité d'avoir des accidents parce qu'on a moins de possibilité de collision.

4480

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame Bergeron.

Juste une autre question.

4485

**M. VINCENT CLOUTIER :**

Un point d'éclaircissement. Ça fait depuis 7h30 ou 8h00 qu'on a commencé les interventions, puis on dirait qu'on parle comme si c'était un fait accompli, qu'il y aurait un carrefour giratoire.

4490

Je veux juste bien comprendre : les travaux de l'audience qu'on a ou qu'on tient en ce moment, est-ce que vos recommandations auprès de la ministre pourraient renvoyer le promoteur aux tables à dessin? Comment ça fonctionne?

4495

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, ça pourrait très bien. Tout est fonction de l'analyse que la commission en fait.

4500

Maintenant, la commission va faire son rapport. Évidemment, la commission émet des constats, émet des avis. La ministre peut les retenir comme elle peut ne pas les retenir. Elle travaille également aussi avec l'évaluation environnementale qui est faite par les gens du ministère de l'Environnement. Donc, à partir de ces deux rapports-là, la ministre va

décider en bout de ligne si elle fait une recommandation au Conseil des ministres.

4505

Elle peut très bien décider que le projet peut se faire tel quel, que le projet peut se faire aussi avec certaines modifications ou encore le rejeter.

4510

Donc, en tout cas, moi, pour l'instant, je n'ai aucune idée de ce que sera mon rapport, là. Je ne fais qu'écouter.

**M. VINCENT CLOUTIER :**

4515

Non, mais j'entendais les interventions, puis c'était comme si on était devant un fait accompli : il y aura un carrefour giratoire. Je me demandais ce que je faisais ici, là, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

4520

Bien, peut-être que vous avez cette impression-là, mais ce n'est pas ça du tout.

**M. VINCENT CLOUTIER :**

Merci beaucoup, Monsieur le Président.

4525

**LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue, Monsieur Cloutier.

4530

Maintenant, monsieur Richard Wera, s'il vous plaît. Est-ce que j'ai bien prononcé votre nom?

**M. RICHARD WERA :**

4535

Richard Wera, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4540

Parce que je n'étais pas sûr si je l'avais bien prononcé et j'aime bien le prononcer comme il faut. Allez-y, on vous écoute.

**M. RICHARD WERA :**

4545

Merci. Tout à l'heure, on a parlé de trafic. C'est sûr que le trafic, nous, on a le nez dedans, on le voit. Les comptages qui ont été faits, ça a été fait – est-ce que j'ai bien compris – sur deux jours?

**LE PRÉSIDENT :**

On va poser la question au ministère. Monsieur Ferland?

4550

**M. LOUIS FERLAND :**

Non, je crois que madame Bergeron va pouvoir être beaucoup plus précise.

4555

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Bergeron?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4560

Nous, ce qu'on fait sur... il faut différencier deux types de comptages. On fait des comptages automatiques, c'est-à-dire qu'il y a des boucles dans l'asphalte, on met un compteur, puis on laisse ça pendant sept jours par année. Sur une référence sur trois ans, on refait les comptages, mais notre échantillonnage nous permet de faire des prévisions, puis qu'on corrige aux trois ans.

4565

Tout près de chez vous ou de l'intersection, il y a un poste de comptage permanent. Donc, on compte pendant 365 jours, ce qui nous permet de voir est-ce que les comptages varient ou pas.

4570

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce poste permanent est situé près de chez monsieur Wera?

4575

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Il est situé entre la 147 et le pont de l'Ami Denis, c'est-à-dire près des... il y a une station de pompage, là. Il est plus du côté de monsieur Beaulieu.

4580

**LE PRÉSIDENT :**

Beaulieu. Est-ce que c'est possible peut-être de le situer sur...

**PERSONNE NON IDENTIFIÉE :**

4585

En face du pont.



**LE PRÉSIDENT :**

4590           Où c'est marqué « Bienvenue à Waterville ».

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4595           Je sais qu'il s'est fait inonder lors de la grosse crue, là.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, là, on ne le voit pas là-dessus, mais donc c'est plus vers Lennoxville?

4600           **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4605           C'est ça? En fait, on a compris que c'est où est installé le « Bienvenue à Waterville ».

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4610           C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4615           C'est ça?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4620           Ça, ça nous permet de savoir combien il y a de véhicules sur une route.

Par contre, on fait d'autres types de comptages qui sont répartis sur douze heures. Et ça, habituellement, ça se fait aux intersections pour voir comment les interactions entre les mouvements se font. Et ça, on le refait aussi à tous les trois ans.

4625           Et ce qu'on sait, c'est qu'habituellement, d'une année à l'autre, c'est rare que... par exemple, en provenance de Coaticook, si on dit que la majorité des gens vont vers Sherbrooke, c'est très rare qu'on va faire un autre comptage, puis que ça va être le contraire. Il faut qu'il arrive quelque chose dans le secteur. Donc, nos données peuvent augmenter dans le temps, mais elles sont relativement fiables.

4630 **LE PRÉSIDENT :**

Et ces périodes de comptages là, ça s'effectue quand? Est-ce que c'est à l'automne, à l'été, en hiver ou au printemps?

4635 **Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Les comptages manuels, on essaie de les faire dans des temps représentatifs. C'est certain qu'on n'est pas allés faire de comptage manuel pendant la grosse saison des vacances de la construction, parce qu'on sait qu'on ne peut pas désigner des routes pour les hyper achalandages, parce qu'on ferait du surdimensionnement.

4640

**LE PRÉSIDENT :**

Exact.

4645

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Par contre, on va chercher les comptages les journées où est-ce que c'est représentatif, puis on essaie souvent de le faire au mois de septembre ou au mois de juin, qui sont des mois qui sont un peu plus gros que les autres, mais qui sont représentatifs, là, qui nous permettent de faire un design qui va assurer la fluidité suite à...

4650

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que juin et septembre sont des mois qui sont applicables dans toutes les régions de la province ou c'est spécifique aux Cantons de l'Est?

4655

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Non, c'est plutôt spécifique au type de route.

4660

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

4665

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Si on prend des routes qui sont touristiques, il faut... les routes ont des profils aussi, là. Je ne voulais pas entrer dans tous les détails...

4670

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais ça fait rien, c'est intéressant à savoir, parce que ça peut... Donc, autrement dit, on peut différencier le comptage d'une région à l'autre finalement...

4675

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

Oui.

4680

**LE PRÉSIDENT :**

... en fonction de la route utilisée.

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4685

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4690

Mais c'est intéressant à connaître, je ne le savais pas. Ça fait que j'ai appris quelque chose ce soir; c'est bon pour mon éducation. Continuez, je vous écoute encore. Est-ce que vous avez d'autre chose à rajouter, Madame Bergeron?

**Mme MARIE-FRANCE BERGERON :**

4695

Bien, si on parle des profils, c'est juste pour vous expliquer. Un endroit où est-ce qu'on est plus vers le centre-ville, où est-ce que les gens vont travailler le matin, c'est-à-dire que du lundi au vendredi, on va avoir un gros achalandage, les fins de semaine, c'est plus tranquille, ça, c'est des profils qui sont différents de ce qu'on retrouve à cet endroit-là.

4700

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Madame.

4705

Est-ce que ça répond à votre question, Monsieur Wera?

**M. RICHARD WERA :**

4710

Ça répond partiellement à la question, là. Ce qui me préoccupe, c'est qu'on n'a probablement pas de comptage de trafic le jour du 1er juillet, par exemple. On n'a probablement pas de comptage de trafic le jour du Travail. Les gens, généralement, ils ne travaillent pas beaucoup mais ils se promènent sur les routes.

4715 Et puis, tout à l'heure, vous avez soulevé la question de l'entrée de chez monsieur Beaulieu si on venait de Waterville, puis qu'on essayait de rentrer là. Ces dernières semaines, je suis sûr que les comptages qu'on a entre les mains ne reflètent pas du tout le genre de trafic qu'on a dans cette période-ci par exemple, là.

4720 Et puis l'argument que vous avez amené pour une auto qui voudrait venir de Waterville, puis rentrer chez monsieur Beaulieu, qui est bloquée par le trafic qui vient de Coaticook, on a soumis que le carrefour giratoire réglerait ça.

4725 Moi, ça ne me paraît pas correct, là, parce que les gens qui viennent de Coaticook, qui veulent s'engager dans le carrefour giratoire, ils vont être bloqués par la priorité de ceux qui viennent de Waterville. Alors, le trafic va refouler jusqu'à votre chemin de fer comme ça se fait régulièrement de ce temps-ci. Je ne vois pas de changement de ce côté-là.

4730 Maintenant, je me demande si on a prévu l'achalandage qu'on a chez nous le 1er juillet. J'ai déjà compté 1 000 à 1 500 voitures dans une matinée dans cette période-là. On avait des compteurs qu'on avait obtenus de l'université, puis qui comptaient les autos qui rentraient chez nous. À l'intérieur d'une matinée dans les grosses journées de la fin de semaine du 1er juillet qui, d'après moi, n'est pas tenue compte dans les comptages qu'il y a là.

4735 Si on a 1 000... supposons qu'il y en a moins maintenant, là, mais mettons qu'il y a 1 000 voitures dans une matinée qui rentrent chez nous, il y a une voie de, comment on appelle ça, un refuge, qui tient compte de quatre, cinq voitures à peu près, là. S'il y a 1 000 voitures, où est-ce que ça va aller? Chez nous, ça rentre bien, mais les voitures qui veulent rentrer chez nous, il faut qu'elles attendent le trafic qui vient de Waterville, qui s'en va vers Sherbrooke. Alors, ça, c'est beaucoup de monde.

4740 Quel effet ça va avoir sur le carrefour giratoire dans ces journées-là?

**LE PRÉSIDENT :**

4745 On va laisser le ministère des Transports nous répondre à cette question, Monsieur Wera.

**M. LOUIS FERLAND :**

4750 Je vais juste me faire mettre la photo du carrefour giratoire pour bien expliquer.

**LE PRÉSIDENT :**

4755 En attendant que la photo arrive, le carrefour giratoire, c'est une voie seulement? Il

n'y a pas une double voie?

**M. LOUIS FERLAND :**

4760 Non, c'est une voie seulement.

**LE PRÉSIDENT :**

4765 Est-ce qu'un camion peut facilement... Bien, vous l'avez expliqué. On l'a vu un peu par le petit photomontage, en fait la petite diapo de tantôt. Donc, il peut empiéter. La largeur de cette bande-là est de combien à ce moment-là?

**M. LOUIS FERLAND :**

4770 Si je me souviens bien, je pense que c'est 2 mètres. La bande où est-ce que les camions peuvent passer, c'est 2 mètres.

**LE PRÉSIDENT :**

4775 Oui.

**M. LOUIS FERLAND :**

4780 Non, le carrefour qui est un diamètre de 25 mètres, c'est un carrefour giratoire qui est capable... dont les camions, semi-*trailers*, même trains...

**LE PRÉSIDENT :**

4785 Trains routiers?

**M. LOUIS FERLAND :**

4790 ... trains routiers peuvent passer là. Pas les très longs, ce qu'on appelle les B-trains. Les trains plus courts un peu qui ont le droit de rouler sur des routes nationales, pas ceux sur les autoroutes, mais ce n'est pas une autoroute, eux, il n'y a pas de problème, ils peuvent passer dedans.

**LE PRÉSIDENT :**

4795 De toute façon, la réglementation ne permet pas à un train routier de circuler sur ces artères.

**M. LOUIS FERLAND :**

4800 Ne le permet pas à cet endroit-là, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4805 C'est ça que...

**M. LOUIS FERLAND :**

4810 Exactement. Donc, tous les camions, qui sont autorisés à circuler, circulent dans le carrefour giratoire.

**LE PRÉSIDENT :**

Combien d'essieux?

4815 **M. LOUIS FERLAND :**

4820 C'est plus la longueur des deux remorques. Les trains qui ont le droit sur les routes nationales, les deux remorques sont moins longues. Donc, je ne me souviens plus, je n'ai pas les chiffres exacts, mais ils ont un empattement moins long, là. Mais je n'ai pas non plus le nombre d'essieux exact.

**LE PRÉSIDENT :**

4825 Parfait. Et on vous écoute en réponse à la question de monsieur Wera.

**M. LOUIS FERLAND :**

4830 Pour ce qui est de l'accès à votre commerce, à votre ferme, si on enlève ça, si on était comme on est aujourd'hui, bien, les gens accèdent par ici, ils ressortent par ici. On ne change absolument rien là-dedans.

4835 Le seul fait, ce qu'on améliore beaucoup, par exemple, c'est qu'on va permettre une voie de refuge. Lorsque tout est très fluide, les gens, au moins, vont être dans une voie de refuge. Pour ceux qui passent tout droit et qui s'en vont à Waterville, ils ne viendront pas arrêter, ces gens-là vont pouvoir continuer à circuler. Ceux qui arrivent de Waterville vont pouvoir entrer aussi. Et ceux qui attendent en voie de refuge vont virer.

Si on arrive, comme vous dites, le 1er juillet, qu'il y a un volume de trafic énorme, bien, veux, veux pas, au pire, ça va refouler sur la voie comme telle, mais ça va refouler

4840 comme ça refoule aujourd'hui là. Ça va être nettement amélioré par rapport à aujourd'hui parce que, présentement, ça refoule. Présentement, beaucoup de gens attendent pour virer à gauche pour entrer chez vous, puis c'est juste une voie, ce qui fait qu'il y en a qui passent dans l'accotement.

4845 Ça, on le voit, parce que l'accotement est souvent brisé. Ils passent dans le gravier. Sinon, ils attendent, ils attendent, ils attendent. Puis ceux qui arrivent de Sherbrooke, bien, arrivent à une vitesse souvent de 90 kilomètres/heure. Donc, c'est là que c'est très dangereux pour ceux qui attendent. Puis on le voit aussi avec les collisions qu'on a vues, puis tout.

4850 Par contre, avec ça, la vitesse va être beaucoup réduite et, là, ils vont pouvoir rentrer.

**LE PRÉSIDENT :**

4855 Merci, Monsieur Ferland.

Avez-vous une autre question, Monsieur Wera?

4860 **M. RICHARD WERA :**

Je ne suis pas tout à fait satisfait avec cette réponse-là mais, en tout cas, c'en est une.

4865 Oui, j'aurais aimé ça, si c'était possible, le petit vidéo qu'on a vu avec une auto qui passe dans le carrefour, est-ce qu'on peut le faire ce petit vidéo-là avec 500 voitures à l'heure qui passent dans le carrefour? Ça serait intéressant de simuler ça, là.

**LE PRÉSIDENT :**

4870 Est-ce que c'est possible, Monsieur Ferland? En fait, vous allez me dire que tout est possible, ça dépend des coûts.

**M. LOUIS FERLAND :**

4875 C'est exactement ce que j'allais dire. Tout est possible mais, par contre, on sait très bien et on peut démontrer, sans nécessairement l'imager pour le voir, qu'un carrefour de la grandeur qu'on fait est capable d'absorber facilement, puis on l'a dit tantôt, le nombre de véhicules qu'on a.

4880 Madame Bergeron l'a dit tantôt, on est à un niveau A, B. Si je me souviens bien, ça

va jusqu'à F les niveaux. F, c'est congestion totale. D, on commence à regarder des aménagements, des améliorations d'aménagements parce qu'il commence à avoir de la congestion.

4885

Dans ce cas-là, on est aux niveaux A et B. Donc, on est capables de démontrer facilement qu'il répond au nombre de véhicules qu'on a et même encore beaucoup plus. Mais oui, c'est possible de le faire. Est-ce que c'est nécessaire de le faire? Parce que là, ça devient beaucoup plus complexe, à la vitesse, nombre de véhicules à la minute, à la seconde, etc.

4890

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous êtes en mesure d'assurer monsieur Wera que le carrefour va être suffisamment fait de la façon que ça va permettre quand même une circulation assez fluide de tout ça et que ça ne devrait pas trop causer de problème, là, pour ceux qui voudraient aller vers sa ferme à partir soit de Coaticook, ou de Compton, ou encore de Lennoxville, Sherbrooke, etc., pour aller à sa ferme.

4895

4900

**M. LOUIS FERLAND :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4905

Donc, ça ne devrait pas causer de problème majeur, c'est ça que vous nous dites?

**M. LOUIS FERLAND :**

4910

Effectivement, parce que quand on parle de niveaux A jusqu'à F, c'est des niveaux reconnus mondialement...

**LE PRÉSIDENT :**

4915

Oui.

**M. LOUIS FERLAND :**

4920

... avec les méthodes de calcul, etc. Et avec ça, on est sûr qu'on va être aux niveaux A et B. Donc, c'est sans problème que ça va répondre à l'ensemble des véhicules qui vont passer là. On peut vous le garantir.



**LE PRÉSIDENT :**

4925           Merci, Monsieur Ferland.

Est-ce que vous avez une autre question?

**M. RICHARD WERA :**

4930           Non.

**LE PRÉSIDENT :**

4935           Non? Parfait! Merci.

Ceci termine la soirée de la première partie de la séance publique, donc la première séance. Nous allons continuer demain après-midi à 13h30.

4940           Entre-temps, j'aimerais demander à ceux qui envisagent peut-être de faire des propositions, de commencer à réfléchir à vos propositions. Nous allons les regarder soit demain en soirée. Demain en soirée, on pourra les regarder vos propositions.

4945           Entre-temps, si elles sont déjà écrites ou si vous avez quand même une bonne idée, je vous demanderais de rencontrer une ou l'autre des analystes de façon à ce que l'énoncé de votre proposition ou de vos propositions soit compatible aussi, puis soit bien compréhensible. Donc, vous pouvez voir soit madame Mondor, soit madame Bourque là-dessus, gênez-vous pas.

4950           Et là-dessus, je vous souhaite une bonne soirée et on se voit demain après-midi à 13h30.

\*\*\*\*\*

4955           Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4960           Et, j'ai signé :

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s. o.**

4965