

Rapport d'enquête

Projet de centrale Delaney

Rang Petit Saguenay et site de villégiature du lac Alain

**Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement**
2360 chemin Ste-Foy
Sainte-Foy
G1V 4H2

5199, rue Sherbrooke est, local 2881
Montréal
H1T 3X1

ISBN 2-550-02175-4

Dépôt légal
4e trimestre 1981

Bibliothèque nationale du Québec

Sainte-Foy, le 17 novembre 1981

Monsieur Marcel Léger
Ministre de l'Environnement
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relatif au projet de centrale Delaney (Rang Petit Saguenay et site de villégiature du lac Alain).

Pour les fins de ce mandat que vous avez confié au Bureau le 25 septembre dernier, en vertu de l'article 6c de la loi, j'ai chargé Me Michel Yergeau de la tenue de l'enquête.

Nous sommes à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez juger utile.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Michel P. Lamontagne

Montréal, le 17 novembre 1981.

Monsieur Michel Lamontagne, président
Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement
2360, chemin Ste-Foy
Ste-Foy
Québec
G1V 4H2

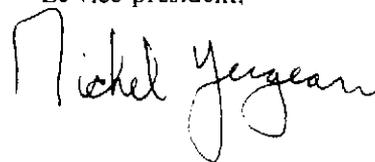
Objet: Projet de centrale Delaney
Rang Petit Saguenay et site de
villégiature du lac Alain

Monsieur le Président,

Il me fait plaisir de vous transmettre, avec la présente, le rapport de l'enquête que j'ai tenue dans l'affaire en titre.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le vice-président,



MICHEL YERGEAU.

TABLE DES MATIÈRES

Lettre de transmission au ministre	3
Lettre de transmission au président	5
Mandat	7
1 Le mandat confié au Bureau	11
2 Le pouvoir d'enquête du Bureau	11
3 La notion d'environnement	12
4 Les documents principaux	13
5 L'enquête	13
6 Le projet Delaney	14
7 Le tronçon de route étudié	15
8 L'APLA et le lac Alain	15
8.1 L'Association des propriétaires du lac Alain enr.	15
8.2 Le lac Alain	17
9 La circulation routière sur le rang Petit Saguenay	18
10 Les résidants du lac Alain n'ont pas été consultés de façon spécifique par Hydro-Québec	20
11 Les arguments de la requérante	22
12 La qualité de l'air	25
13 Le déglacage de la route	26
14 L'impact sonore et la détermination des niveaux de bruit	26
15 La solution alternative de l'APLA	32
Conclusions	39
Annexe I Mémoire de l'Association des propriétaires du lac Alain (APLA), 19 octobre 1981 (sans les annexes, sauf l'annexe A.5.5.1).	43
Annexe II Mémoire d'Hydro-Québec, 19 octobre 1981.	97
Annexe III Mémoire de la Fédération des associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL), 19 octobre 1981.	109
Annexe IV Étude du bruit au lac Alain, Hydro-Québec, 28 octobre 1981.	115
Annexe V Notes complémentaires de l'APLA, 30 octobre 1981.	125
Annexe VI Information supplémentaire fournie par Hydro-Québec, 3 novembre 1981.	145

Annexe VII	Remarques supplémentaires de l'APLA, 9 novembre 1981.	195
Annexe VIII	Lettre de la Corporation municipale de la paroisse de Saint-Raymond.	201

1 Le mandat confié au Bureau

Le 7 janvier 1981, conformément aux articles 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement (Lois du Québec, c. Q-2) et au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980), Hydro-Québec (ci-après nommée l'initiatrice) déposait un avis de son intention de réaliser une centrale hydro-électrique à accumulation par pompage de 2 100 MW à proximité du lac Delaney, dans les limites de la paroisse de Saint-Raymond, comté de Portneuf, à environ vingt kilomètres de la ville de Saint-Raymond et cinquante kilomètres de Québec.

Le même jour, l'initiatrice déposait son étude d'impact au soutien de ses intentions dans ce que nous convenons de nommer dans les pages qui suivent le projet Delaney.

Conformément à l'article 11 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement et de façon à rendre compréhensible une documentation à la fois abondante et technique, le Bureau d'audiences a établi, à Saint-Raymond, un centre de consultation où fut déposé l'ensemble du dossier Delaney. Ce centre fut ouvert au public du 5 août au 18 septembre 1981. Tous les jeudis, et à quelques occasions supplémentaires qu'il serait inutile d'énumérer pour les fins du présent rapport, monsieur Pierre Auger, biologiste et analyste du Bureau, s'est rendu sur place pour assister les personnes et les groupes qui en manifestaient le désir. Les mêmes documents furent mis à la disposition du public dans les locaux permanents du Bureau à Montréal et à Québec.

Durant cette période de quarante-cinq jours pendant laquelle toute personne, groupe ou municipalité pouvait demander au ministre de l'Environnement la tenue d'une audience sur le projet Delaney, trois groupes se sont prévalus de ce droit. La première (par ordre chronologique) de ces demandes a été retirée par ses auteurs. La troisième n'a pas été accordée par le ministre. Quant à la demande d'audience formulée par l'Association des propriétaires du lac Alain enr. (ci-après nommée la requérante ou l'APLA), elle portait essentiellement sur le passage de la route d'accès aux chantiers de la centrale et du réservoir inférieur du projet à proximité du lac Alain et sur les impacts qui en résulteraient pour les chalets et résidences de villégiature situés sur ses rives. Comme cette question ne portait pas sur l'ensemble des impacts qu'entraînerait la réalisation de la centrale Delaney mais plutôt sur un aspect ponctuel et limité à l'un de ses accessoires, le ministre de l'Environnement, avec l'accord de la requérante, a confié au Bureau le soin de tenir enquête sur cette question afin d'entendre les représentations de la requérante, de l'initiatrice et des autres groupes ou personnes intéressés par cette question spécifique, d'analyser d'autres hypothèses de route à proximité du lac Alain et de lui faire rapport.

2 Le pouvoir d'enquête du Bureau

Rappelons au passage que ce pouvoir d'enquête est conféré au Bureau par le premier paragraphe de l'article 6.3

de la Loi sur la qualité de l'environnement, Lois du Québec, c. Q-2, qui stipule que:

Le Bureau a pour fonction d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre et de faire rapport à ce dernier de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite. (. . .)

Sans engager tout le processus d'audience publique prévu aux Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques (décret 3735-80, 3 décembre 1980), l'enquête n'en est pas moins un mécanisme qui a pour but de connaître les préoccupations, les soucis et les priorités d'un groupe social susceptible d'être affecté par la réalisation d'un projet. L'enquête, tout comme l'audience, a aussi pour objet de permettre l'analyse de ces diverses représentations dans le but d'évaluer la valeur respective et le bien-fondé de chacun des arguments apportés au soutien de l'une et l'autre thèses et, partant, d'aider à ce qu'alors, et alors seulement, une décision soit prise sur la question en litige.

3 La notion d'environnement

Évidemment une telle démarche ne permet pas de restreindre la notion d'environnement aux seules préoccupations de nature biophysique. Étant donné la diversité des questions soulevées et compte tenu d'intérêts locaux divergents, le Bureau, comme il l'a déjà exprimé dans certains de ses rapports d'enquête et d'audience, ne restreint pas la notion d'environnement aux seules questions d'ordre biophysique, mais doit y inclure les préoccupations d'ordre social, économique et culturel de la région étudiée. À ce sujet, rappelons que la Loi sur la qualité de l'environ-

nement, au paragraphe 4 de l'article 1, définit l'environnement comme étant, entre autres, « le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques ». La loi, au paragraphe b de l'article 31.9, permet aussi de déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en prenant en considération non seulement l'impact sur la nature mais aussi sur les communautés humaines, l'équilibre des écosystèmes, les sites archéologiques et historiques ainsi que les biens culturels. Enfin, la loi, dans sa section IV, intitulée *La protection de l'environnement*, prévoit la prohibition de l'émission, du dépôt, du dégagement ou du rejet de tout contaminant dont:

(. . .) la présence dans l'environnement (. . .) est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou au bien (article 20, 2e paragraphe).

Le législateur a donc adopté une conception large de l'environnement comme milieu de vie, de travail et de loisir. Le Bureau, dans l'exercice de ses fonctions, ne peut restreindre son champ d'étude et d'enquête aux seules considérations qui affectent le milieu physique, en écartant de ses préoccupations l'homme et ses activités. On comprendra donc que le soussigné ait eu à s'intéresser d'abord à des questions qui ne sont pas d'ordre biophysique comme la densité de la circulation, l'importance du niveau de bruit et la fréquentation du lac Alain par ses résidents. Toutes ces questions sont évidemment reliées au fait que le site étudié en est un de villégiature et qui, à ce titre, ne saurait être abordé comme le serait une agglomération en milieu urbain. Les buts recherchés

par les riverains, le choix du lac Alain pour y établir une résidence secondaire, les types d'activités pratiquées, la durée de fréquentation annuelle, les horaires d'arrivée et de départ sont autant d'éléments qui doivent être pris en considération afin de déterminer si oui ou non la transformation de la route actuelle, en bordure du lac Alain, en route d'accès à un important chantier est susceptible d'altérer la qualité du milieu de loisir et de repos que constitue ce site de villégiature, au point qu'il faille envisager d'apporter des modifications au tracé retenu par Hydro-Québec.

4 Les documents principaux

Trois documents ont principalement été utilisés à l'enquête. Il s'agit du *Rapport sur les études d'avant-projet*, Hydro-Québec, novembre 1980, 262 pages et annexes (ci-après appelé l'étude d'impact); *Projet Delaney, étude d'impact de la circulation*, *Rapport final. Impact sur l'environnement des solutions étudiées*, Roche Associés limitée, groupe-conseil pour Hydro-Québec, Octobre 1979, 119 pages, désigné comme étant le document « B-14 »; *Projet Delaney, réseau routier permanent. Étude d'impact sur l'environnement*, Roche Associés limitée, groupe-conseil pour Hydro-Québec, Septembre 1980, 96 pages, ci-après nommé le document « B-15 ».

5 L'enquête

La partie publique de l'enquête s'est déroulée le lundi 19 octobre 1981 à Saint-Raymond. À cette occasion, le soussigné a rencontré à 16 h les représentants de la requérante, de l'initiatrice ainsi que de la Fédération des associations pour la protection de

l'environnement des lacs (FAPEL), à la résidence du secrétaire de l'APLA, monsieur Benoit Lemay, en bordure du lac Alain. Ceci a permis à tous les participants d'identifier quelques points de repère et de constater sur place l'état des lieux. Tout le monde s'est par la suite déplacé au motel Claire Fontaine de Saint-Raymond où le soussigné a écouté les représentations de la requérante, de l'initiatrice de même que des autres personnes intéressées à faire connaître leur opinion ou leurs suggestions sur la question du lac Alain. En cours d'enquête, il fut convenu qu'Hydro-Québec verrait à me faire parvenir ses commentaires, au plus tard le 3 novembre, relativement à l'alternative de route proposée par l'APLA, ce qui fut fait. Le 28 octobre, l'initiatrice me faisait parvenir réponse à quelques questions au sujet des niveaux de bruit qui pourraient être enregistrés à proximité du site étudié. Copie en fut expédiée le jour même à la requérante. Par ailleurs, les 30 octobre et 9 novembre, l'APLA faisait tenir au soussigné quelques commentaires supplémentaires dont des copies furent immédiatement envoyées à Hydro-Québec. On trouvera en annexe copie de chacun de ces textes de même que les mémoires de la requérante et de l'initiatrice.

Dans le cadre de l'enquête, le soussigné a aussi eu l'occasion de rencontrer monsieur Yves Sainte-Marie, physicien, spécialiste des questions de bruit, anciennement attaché au ministère des Transports du Québec. Cette rencontre a eu lieu le vendredi 30 octobre 1981.

Enfin, l'enquêteur a dû formuler par écrit, le 23 octobre 1981, quelques

questions complémentaires à l'attention de l'initiatrice. Copie de ces questions a été envoyée à la requérante. Hydro-Québec y a répondu dans son document du 3 novembre 1981. Le soussigné a noté l'absence du ministère des Transports du Québec, pourtant dûment avisé par courrier recommandé de la tenue de l'enquête publique, le 19 octobre 1981. Il faut en conclure que ce ministère est indifférent à toute solution qui pourrait être arrêtée dans le but de satisfaire la demande de la requérante, y compris une modification à l'actuel tracé de la route du rang Petit Saguenay. L'enquêteur, la requérante et certains intervenants s'étonnent cependant de cette absence, compte tenu de la position pourtant adoptée par le ministère des Transports dans une lettre qu'il envoyait à l'APLA, le 21 avril 1981 et dont on peut trouver copie à l'annexe 5.5.1 du mémoire de la requérante. Sans vouloir qualifier l'absence du ministère des Transports du Québec, il est tout de même curieux que ce dernier n'ait pas jugé bon de venir exposer publiquement ses motifs lors de l'enquête.

6 Le projet Delaney

Avant d'aller plus loin, j'estime nécessaire d'exposer en quelques lignes la nature du projet Delaney et les raisons pour lesquelles il pourrait porter atteinte au droit à la qualité de l'environnement des villégiateurs du lac Alain.

Delaney est un projet de centrale hydro-électrique à accumulation par pompage. Équipement conçu pour répondre à la demande de pointe, à raison de quelques centaines d'heures par année, ce type de centrale a besoin pour fonctionner de deux ré-

servoirs distincts. Ces deux réservoirs doivent être assez rapprochés l'un de l'autre mais à des niveaux différents, afin de pouvoir précipiter, par un réseau de conduites, l'eau du réservoir supérieur au réservoir inférieur. L'énergie ainsi libérée actionne au passage les turbines de la centrale.

Lorsque la demande de pointe est satisfaite, il ne reste plus qu'à pomper l'eau du réservoir inférieur dans le réservoir supérieur, et ainsi de suite. On comprend alors qu'une telle infrastructure doit être construite en terrain fortement accidenté où se retrouvent des dénivellations importantes sur des surfaces relativement restreintes. Advenant la réalisation du projet, le réservoir supérieur comprendrait les actuels lacs Delaney et Petit Delaney de même que la vallée où court le ruisseau Delaney. Quant au réservoir inférieur, il s'étendrait, quelque 250 mètres plus bas, le long des actuelles rivières Sainte-Anne Ouest, Neilson et Bras du Nord de la rivière Sainte-Anne.

Étant donné l'importance des dénivellations entre les deux réservoirs, il serait impossible d'accéder à l'un et à l'autre par la même route. En conséquence, l'initiatrice propose un réseau routier d'environ quatre-vingt-cinq kilomètres au nord de la ville de Saint-Raymond, lequel réseau comprendrait une voie d'accès au chantier du réservoir supérieur et une voie d'accès aux chantiers de la centrale et du réservoir inférieur. Pour une meilleure compréhension, on trouvera plus loin une carte de l'ensemble du réseau routier élaboré par l'initiatrice et qui permet de situer la centrale par rapport à la ville de Saint-Raymond.

7 Le tronçon de route étudié

La question qui nous intéresse a trait à la route qui permettrait d'accéder à la centrale. Plus précisément, l'enquête a porté sur un tronçon d'une route déjà existante qui serait appelé à relier le rang du Nord, à Saint-Raymond, au réseau routier projeté. Ce segment comprend une portion du rang Petit Saguenay, lequel doit probablement son nom à la morphologie de sa partie septentrionale qui n'est pas sans rappeler, à une échelle moindre, les rives imposantes de la rivière du même nom. (Cette partie est malheureusement appelée à être submergée). *Il est important de se rappeler, tout au long de la lecture du présent rapport, que la route que suggère d'utiliser l'initiatrice à la hauteur du lac Alain est une route qui existe déjà.*

Il ne s'agit en aucune façon d'une route qu'il faudrait construire à partir de rien. Cette route actuellement pavée et d'une emprise de vingt mètres, orientée nord-sud, donne actuellement accès, entre autres, aux lacs Alain et Rita, ainsi qu'à la ZEC Batiscan-Neilson. Le tronçon étudié mesure un peu moins d'un kilomètre de longueur et longe le lac Alain. Cette route appartient à la municipalité de la paroisse de Saint-Raymond mais est entretenue par le ministère des Transports, soit directement, soit à l'aide de subventions versées à cette fin à la municipalité.

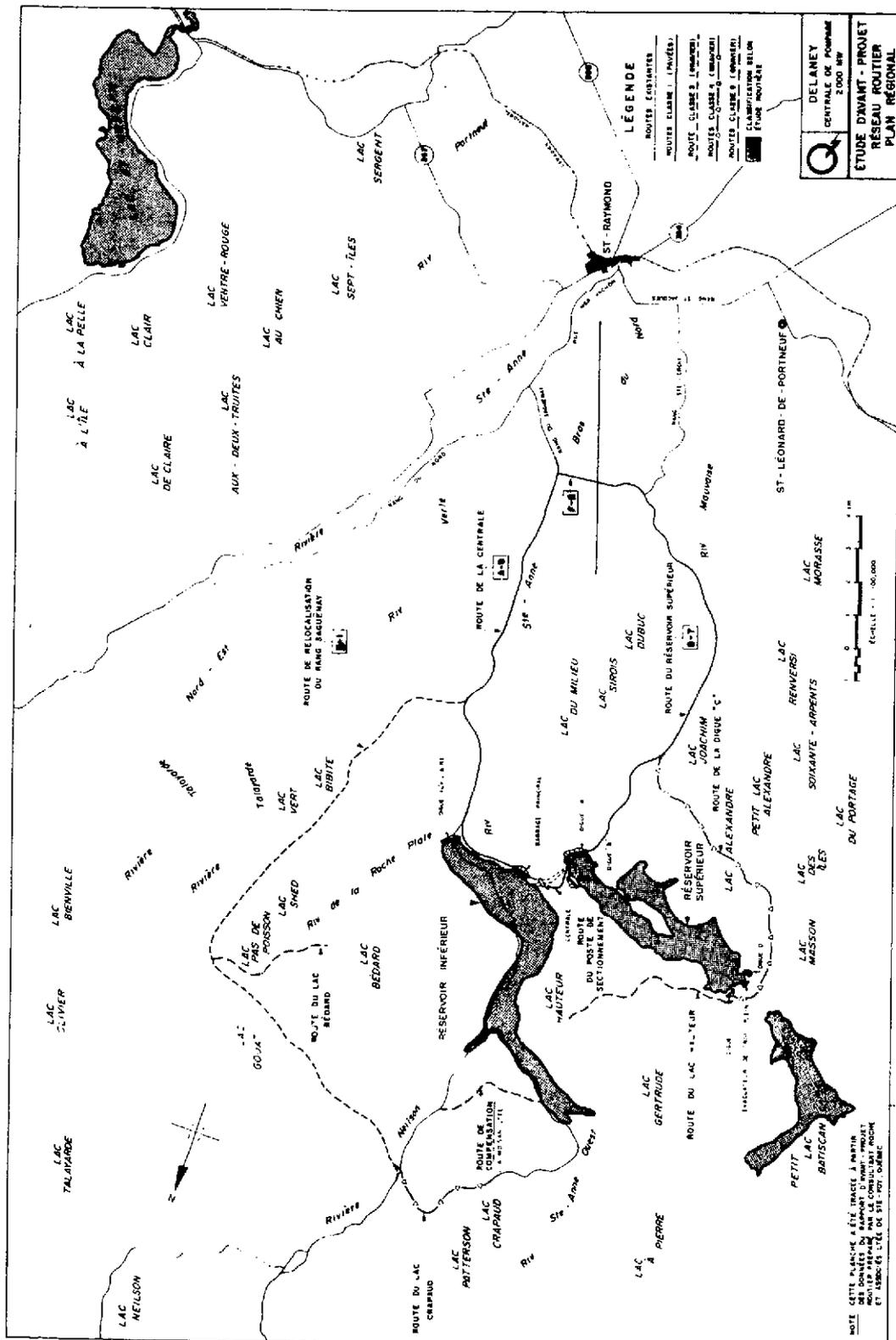
Vu la densité du trafic aux heures de pointe et le volume d'équipement à acheminer à la centrale, la route, peu importe sa localisation, devrait nécessairement être pavée et offrir une emprise d'une largeur minimale de trente mètres, avec accotements et

fondations. À la fin des travaux, ce tronçon ferait partie de la route menant à la centrale. L'APLA s'en inquiète (page 2 des remarques supplémentaires du 9 novembre 1981). Il n'existe quand même pas pour la requérante de droit acquis à ce que cette route soit sous-utilisée. Elle existe dans son état actuel depuis 1969. C'est pourquoi le soussigné, dans le présent rapport, concentre son attention sur les principales années de travaux de construction de la centrale, seules susceptibles d'affecter de façon significative la vie quotidienne des résidents.

8 L'APLA et le lac Alain

8.1 L'Association des propriétaires du lac Alain enr.

L'Association des propriétaires du lac Alain enr., l'APLA, dont le président est monsieur Jean-Marie Plante, le vice-président, monsieur André Odesse, et le secrétaire, monsieur Benoit Lemay, constitue le seul groupe de Saint-Raymond qui ait demandé la tenue d'une audience publique durant la période d'information sur le projet Delaney. Cette association regroupe la majorité des propriétaires de terrains entourant le lac Alain, soit trente-deux propriétaires sur quarante-deux; cependant, quelques propriétaires ont sur leur terrain plus d'une résidence, ce qui fait que l'on y dénombre cinquante-deux résidents. Mais qui sont ces propriétaires? Ce sont, en très grande majorité, des citoyens de Québec et de Sainte-Foy. Ils sont cadres, professionnels, hommes d'affaires ou professeurs et profitent de leurs week-ends ou de leurs vacances pour venir se détendre et se reposer à leur chalet. Quelques-uns, cependant, y habitent



de façon permanente, tels messieurs Rosario Moisan et Marcel Plamondon; tous les autres sont des saisonniers.

La requérante a été constituée, il y a quelques années, en se donnant comme objectif principal « la conservation et l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement de ce milieu de villégiature » qu'est le lac Alain. Concrètement, l'APLA a pris plusieurs décisions dans le passé qui démontrent l'intérêt certain de ses membres pour la protection de leur lac. Tel qu'il est mentionné dans le mémoire de l'APLA, citons entre autres:

- l'amélioration du barrage pour un contrôle du niveau de l'eau;
- l'interdiction de faire des feux en hiver sur la surface glacée;
- l'identification des embarcations motorisées dans le cadre d'une visée à long terme de leur élimination;
- l'analyse annuelle de l'eau;
- l'inspection occasionnelle de fosses septiques donnant des indices de pollution;
- le nettoyage annuel des rives du lac;
- la demande adressée au conseil municipal de boîtes pour le dépôt des vidanges;
- la demande adressée au conseil municipal d'installer des lumières pour prévenir le risque d'accident sur la route longeant le lac Alain.

Plus récemment, l'association réussissait à faire interdire complètement l'utilisation d'embarcations motorisées sur le lac Alain. En effet, un règlement en ce sens fut adopté par le conseil municipal de la paroisse de

Saint-Raymond, au mois de septembre 1980.

De plus, la requérante, déjà membre de la Fédération des associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL), négocie actuellement avec le ministère de l'Environnement son intégration au programme des lacs; on sait que ce programme vise surtout à sensibiliser les riverains aux problèmes de pollution de leur lac tout en proposant diverses mesures correctives susceptibles d'améliorer la qualité des eaux du lac et de son environnement.

Enfin, dernièrement, l'APLA a apporté son appui à un groupe d'agriculteurs qui désiraient empêcher l'implantation d'une carrière à proximité de leurs terres, près des lacs Alain et Rita. Lors d'un référendum tenu en juillet dernier sur cette question, les contribuables, ayant droit de vote, rejetèrent l'amendement au règlement de zonage qui leur était proposé.

8.2 Le lac Alain

Le lac Alain est situé dans la municipalité de la paroisse de Saint-Raymond, à environ six kilomètres à vol d'oiseau au nord de la ville du même nom. Le rang Petit Saguenay longe le lac sur toute sa longueur soit sur plus de 600 mètres à une distance moyenne de 100 mètres environ. Vingt-huit des cinquante-deux chalets sont localisés près de la route, soit entre celle-ci et le lac. Vraisemblablement, ceux-là seraient les plus affectés par la circulation automobile de la construction de la centrale Delaney.

En ce qui concerne le lac lui-même, on peut dire qu'il s'agit d'un très petit

lac, de forme allongée et régulière, d'une longueur d'environ 600 mètres et d'une largeur de 250 mètres environ. La décharge du lac est située du côté de la route et va rejoindre la rivière Bras du Nord, environ deux kilomètres à l'ouest du lac. Nous n'avons pas de données concernant la qualité des eaux de ce lac.

9 La circulation routière sur le rang Petit Saguenay

Plusieurs hypothèses ont été envisagées pour assurer aux ouvriers et aux transporteurs l'accès au chantier de la centrale projetée. De nombreux problèmes se sont d'ailleurs posés pour traverser la ville de Saint-Raymond et franchir la rivière Sainte-Anne. Mise sur pied d'un service d'autobus, co-voiturage, voie de contour, construction d'un nouveau pont sur la rivière, toutes ces solutions ont été envisagées et il n'est pas de l'intention du soussigné d'en reprendre la discussion. Qu'il suffise de rappeler que les hypothèses de transport par autobus et de co-voiturage ont été rejetées par Hydro-Québec. Cependant quelle que soit la solution retenue, le trafic routier et ses impacts à la hauteur du lac Alain sur le rang Petit Saguenay, demeurerait sensiblement de la même envergure, c'est-à-dire « important » pour reprendre le qualificatif utilisé par les consultants dont les services furent retenus par l'initiatrice.

De quelle nature serait ce trafic routier ? La consultation des documents déposés par Hydro-Québec de même que l'enquête du 19 octobre révèlent les faits suivants: on peut prévoir deux heures de pointe chaque jour, soit au changement de quart quotidien des ouvriers. Ces heures de poin-

te seraient le matin entre 6 h et 7 h et le soir entre 18 h et 19 h. Il faut se rappeler que les activités de construction de la centrale occuperaient une moyenne annuelle de 1 050 ouvriers pour atteindre 2 090 pendant l'année de pointe. On peut actuellement prévoir que les trois années de plus forte activité seraient 1984, 1985 et 1986. Étant donné la situation géographique de la centrale, tous les employés habiteraient au sud des chantiers, en partie à Saint-Raymond, mais en majorité dans les municipalités voisines jusqu'à Québec.

L'accès au chantier pose donc une importante question de moyens de transport à utiliser. Ayant retenu que les employés se rendraient à leur lieu de travail en automobile, l'initiatrice prévoit un taux d'occupation de 1,7 personne par véhicule. À la lumière de ce coefficient d'occupation et de la solution retenue par l'initiatrice, c'est-à-dire la construction d'un nouveau pont sur la rivière Sainte-Anne, on peut ainsi prévoir une moyenne de 934 véhicules légers le matin alors que cette moyenne serait de l'ordre de 1 040 lors du changement de quart du soir. Ce trafic serait réparti dans les deux sens bien que, étant donné que les ouvriers seraient divisés en deux quarts de travail dans des proportions de 60% le jour et 40% la nuit, il faille compter un léger excédent d'automobiles allant vers le nord le matin alors que cet excédent se retrouverait vers le sud le soir. On évalue la vitesse moyenne à la hauteur du lac Alain à 56 km/h, aux heures de pointe.

À ce total de véhicules légers, il faut ajouter la présence d'une quarantaine de camions lourds (dix roues) appartenant à des camionneurs artisans. Dans une telle hypothèse, ceux-ci

utiliseraient leur camion pour se rendre et revenir du chantier.

Les fins de semaine, il n'y aurait pas de travaux sur le chantier, donc pas de circulation automobile reliée au projet. Il en serait de même pendant les vacances de la construction.

En plus des heures de pointe ci-haut décrites, il faut compter environ 250 cadres et employés de bureau travaillant sur le chantier et dont les heures de travail seraient de 8 h à 17 h. Ceci créerait donc un certain mouvement de véhicules légers entre 7 h 30 et 8 h et entre 17 h et 17 h 30, toujours à la hauteur du lac Alain. L'impact de ce groupe d'employés sur le rang Petit Saguenay serait négligeable par rapport à l'impact des autres quarts de travail.

Pendant le reste de la journée, l'initiatrice estime qu'il faut compter sur une moyenne de treize camions par jour acheminant de l'équipement et du matériel au chantier de même que sur quelques véhicules de visiteurs ou de service. L'initiatrice ne peut donner de chiffre à ce sujet. Il faut ajouter aussi, au tout début des travaux, la nécessité d'acheminer au chantier environ 200 mètres cubes de béton, soit environ le contenu de dix bétonnières.

Dans le document qu'elle a déposé le 3 novembre 1981, l'initiatrice affirme, et la chose est importante à noter, qu'il n'y aurait aucun mouvement de camions pendant la nuit, sur le rang Petit Saguenay, à la hauteur du lac Alain.

Il résulterait de ce trafic routier, surtout à l'heure de pointe du soir, pendant l'année la plus occupée des travaux, une circulation excédant les volumes limites du niveau de service

« D » qu'on fixe pour le rang Petit Saguenay à 927 véhicules. Sans dépasser la capacité de l'actuelle route du rang Petit Saguenay, le niveau de service serait alors à la cote « E », ce qu'on considère habituellement comme un niveau inacceptable. La capacité disponible du rang Petit Saguenay a été évaluée par l'initiatrice à 1 367 véhicules par heure au total, dans les deux directions. La capacité disponible d'une composante du réseau routier est celle qui peut être utilisée par les travailleurs une fois soustraits de la capacité totale, les volumes de circulation empruntant normalement cette composante du réseau. On remarquera donc que pendant au moins un an, la capacité disponible du rang Petit Saguenay sera presque atteinte. Il s'agira alors d'une des portions du réseau les plus lourdement chargées, à l'heure de pointe, de tout le réseau élaboré par l'initiatrice. (Voir *Projet Delaney, étude d'impact de la circulation, aspects techniques, rapport final*. Roche Associés limitée pour Hydro-Québec. Avril 1979. 63 p. Document B-35.)

Pour une meilleure compréhension des pages qui suivent, il faut préciser que la route du rang Petit Saguenay est sensiblement orientée nord-ouest sud-est. La portion qui nous occupe est d'une longueur légèrement inférieure à un kilomètre. La route à cet endroit court en ligne droite en terrain relativement plat bien qu'il faille compter sur une élévation verticale de 4% sur environ 150 mètres dans la portion sud du tronçon qui nous intéresse. Il s'agit d'une route à une voie dans chaque sens.

On évalue la circulation actuelle comme étant insignifiante le matin entre 6 h et 7 h alors qu'on estime à 100

véhicules par heure le soir à l'heure de pointe. Tout indique que cette pointe se situe entre 17 h et 18 h plutôt qu'entre 18 h et 19 h. On constate donc que le trafic routier actuel serait plus que décuplé aux heures de pointe du matin et du soir. L'argument est suffisant pour convaincre le soussigné que l'usage actuel de la route serait considérablement modifié par un tel apport, de sorte que, d'un point de vue pratique, on ne parlerait plus de la même route, aux heures de pointe. Les habitudes de vie de certains villégiateurs pourraient en être affectées.

10 Les résidants du lac Alain n'ont pas été consultés de façon spécifique par Hydro-Québec

Et pourtant, malgré l'impact identifié, le soussigné ne peut que constater que les villégiateurs du lac Alain ont été ignorés par l'initiatrice lorsque celle-ci a décidé du tracé des routes d'accès au chantier de la centrale Delaney. L'étude d'impact n'offre aucune argumentation au soutien du choix de l'utilisation du rang Petit Saguenay à proximité du lac Alain et ne fait pas mention non plus de l'importance de la circulation routière que les travaux de construction amèneraient sur le rang Petit Saguenay. Et pourtant, le groupe-conseil Roche Associés limitée, dans le document B-14, avait déjà, en 1979, identifié les conséquences qu'une telle utilisation du rang Petit Saguenay entraînerait pour les propriétaires du lac Alain. Ainsi on peut lire à la page 63 du document B-14:

En ce qui concerne ce dernier (en parlant du rang Petit Saguenay), on note à proximité la présence du lac Alain qui constitue un centre de villégiature assez important. Les chalets les plus proches sont à distance

d'environ 42 mètres du rang Petit Saguenay. Les villégiateurs devraient donc subir une intensité de 70 décibels durant les heures de pointe, le matin et le soir. Ce niveau sonore est considérablement plus élevé que celui qui serait atteint sans le projet. (Les mots entre parenthèses sont du soussigné.)

De même à la page 88 du même document, on peut lire:

Par contre, la circulation automobile du projet Delaney, quelle que soit l'option retenue, créera des pressions sur des pôles de villégiature, tels les lacs Alain et Rita. Ce phénomène entraînera une importante perte d'attrait en raison de leur proximité de la voie d'accès. Les villégiateurs verront le bruit, la poussière, les risques d'accident augmentés et leur tranquillité diminuée d'autant.

Enfin, à la page 101 du B-14, les auteurs écrivent:

La municipalité de Saint-Raymond subira les plus grands impacts dus à la circulation. Leur intensité est fonction de l'option retenue, sauf pour les rangs Sainte-Anne du Nord et Saguenay qui, quelle que soit l'option retenue, devraient recevoir, en 1983, à l'heure de pointe, des volumes de circulation qui seront de 8 à 10 fois plus grands que ceux qu'ils devraient subir sans le projet.

De plus, de toutes les études auxquelles le soussigné a eu accès, aucune ne propose, pour le rang Petit Saguenay, quelque mitigation que ce soit pour réduire l'impact clairement identifié par le groupe Roche, et encore moins de solution de rechange. Toutes ces études portent ou bien sur le réseau routier à créer au nord du lac Alain, ou bien sur la traversée de la ville de Saint-Raymond, au sud du lac Alain. On semble avoir pris pour acquis que l'actuelle route du rang Petit Saguenay étant construite selon les exigences de l'initiatrice, il n'y aurait pas lieu d'y apporter quelque modification que ce soit. Compte

tenu de ce qui est écrit dans le document B-14, après avoir identifié l'impact qu'une telle utilisation du rang Petit Saguenay risquerait d'avoir pour le lac Alain, aucun effort particulier n'a été déployé par l'initiatrice pour prévenir les villégiateurs de ses intentions, bien que des rencontres en ce sens aient pourtant été organisées par Hydro-Québec en 1979 pour d'autres groupes de citoyens au sujet d'autres tronçons du réseau. Monsieur Michel Dubé, gérant des relations publiques d'Hydro-Québec pour la région Montmorency, déclarait à ce sujet qu'en juin 1979, une rencontre d'information avait été organisée à l'intention « des propriétaires affectés par des modifications au réseau routier » actuel (Transcription du 19 octobre 1981, p. 37). Monsieur Dubé précisait alors:

Et je rappelle ici qu'à ce moment-là, et même comme il est démontré dans nos rapports, à l'endroit du lac Alain, sur le rang Saguenay, il n'y a aucune modification de proposée par Hydro-Québec à cet endroit-là sur le réseau routier lui-même.

D'où le fait que les propriétaires du lac Alain n'aient pas été invités à cette rencontre bien que l'absence de modifications au réseau routier actuel puisse être pour eux plus lourde de conséquences que la réalisation de certaines modifications au tracé ne pourraient l'être pour d'autres propriétaires. L'initiatrice a pourtant jugé bon de tenir, le 12 septembre 1979, une autre rencontre à l'intention des résidents du rang du Nord intéressés à l'alternative qu'Hydro-Québec proposait pour éviter de passer à proximité de leur résidence ou commerce. Aucune démarche semblable n'a été tentée auprès des villégiateurs du lac Alain.

Ceux-ci furent uniquement invités à participer à une réunion le 13 septembre 1979 à Saint-Raymond comme le furent tous les groupes ou individus intéressés par le projet Delaney. Ils furent informés du résultat des études entreprises dans le cadre du projet et on y recueillit leurs commentaires. Comme on voit, il ne s'agissait pas là d'une rencontre organisée dans le but précis de trouver une solution au problème des villégiateurs du lac Alain, mais plutôt d'une assemblée organisée dans le but de recevoir des réactions et des commentaires sur l'ensemble du projet. Quelque 350 personnes participèrent à cette rencontre. La requérante n'a pas assisté à cette réunion. Elle explique son absence par le fait qu'aucun de ses membres n'était au courant de la tenue de cette rencontre.

Bref, le soussigné est d'avis que le problème soulevé par l'Association des propriétaires de lac Alain avait été identifié dès le début de 1979 par l'initiatrice et ses consultants, mais qu'aucune démarche particulière n'a été tentée pour y apporter un correctif. Non pas qu'on ait essayé de trouver une alternative à l'utilisation de la route le long du lac Alain et qu'on l'ait ensuite écartée. Non, il faut plutôt conclure que l'initiatrice ne s'est pas préoccupée de ce sujet depuis 1976, date du dépôt des premières études de Roche Associés sur le réseau routier.

Cet oubli est d'autant plus étonnant que des efforts sérieux et même empressés de relations publiques ont été déployés par Hydro-Québec depuis le début de ce dossier. On y trouve là l'empreinte d'une réelle préoccupation de l'impact que pourrait avoir le réseau routier pour les familles vivant

à proximité. Ainsi, dans le document B-15 (auquel renvoie Hydro-Québec à la page 179 de son étude d'impact), on note la proposition suivante au sujet de la route qui passe à proximité du lac Bibitte sur les rives duquel on ne retrouve pourtant qu'un seul chalet:

(...) au kilomètre 4.4 le tracé étudié contourne le lac Bibitte par l'est alors que la route actuelle le contourne par l'ouest. L'abandon du tracé actuel répond aux vœux des propriétaires de chalets du lac passe à proximité de leur chalet. Le nouveau tracé permet également de s'éloigner davantage du lac; il devient donc invisible à partir du lac, tout en conservant un très bon profil (Document B-15, p. 30 et 31). (Les soulignés sont du soussigné.)

Cette proposition formulée par le groupe Roche Associés a été retenue par l'initiatrice.

Le même manque de ce qu'on pourrait qualifier avec déférence d'imagination a d'ailleurs présidé à la présentation d'Hydro-Québec, le soir de l'enquête, le 19 octobre 1981, alors qu'aucune alternative ou variante de tracé, non plus qu'aucune mesure de mitigation, n'a été soumise à l'attention de l'enquêteur. Et pourtant de telles propositions non seulement auraient-elles aidé le soussigné dans sa recherche mais encore auraient-elles conféré à la solution retenue par l'initiatrice une crédibilité supplémentaire en permettant de démontrer pourquoi celle-ci était préférable à toute autre.

Il ne revient cependant pas au soussigné d'ordonner un tel exercice qui ne vaudrait d'ailleurs que dans la mesure où l'initiatrice consentirait volontairement à s'y soumettre. Je note cependant que l'initiatrice, dans son

document du 3 novembre 1981, étaye son argumentation en élaborant quelques solutions de rechange.

Sous un tel éclairage, on comprend que les résidants des bords du lac Alain aient pu craindre pour le sort que l'initiatrice réservait à leur site de repos et de vacances.

11 Les arguments de la requérante

L'Association des propriétaires du lac Alain enr. a déposé trois documents au soutien de ses prétentions. Le premier est le mémoire que la requérante a remis au soussigné le 19 octobre 1981, lequel a été complété par un texte de précisions et de commentaires supplémentaires que l'APLA a fait tenir le 30 octobre 1981 ainsi que par quelques notes additionnelles datées du 9 novembre 1981.

À la lecture du mémoire, le soussigné constate avec plaisir que la requérante n'en est pas à sa première intervention dans le sens de la protection du lac Alain comme milieu naturel et comme milieu de loisir. On a vu précédemment les actions qu'elle a entreprises pour obtenir l'intégration du lac Alain au programme des lacs du ministère de l'Environnement, son affiliation à la Fédération des associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL) ou la fructueuse campagne de sensibilisation auprès des propriétaires pour éliminer définitivement les embarcations motorisées sur le lac. Il s'agit là d'autant de gestes qui dénotent une réelle préoccupation pour la conservation et la protection du lac Alain. Évidemment, tous les problèmes ne sont pas encore réglés. Ainsi, monsieur Marcel Plamondon, le 19 oc-

tobre 1981, a-t-il tenu à souligner la présence de pistes improvisées de motocross à proximité du lac, dont le bruit serait, selon lui, infiniment plus intolérable que ne pourrait l'être le bruit des camions sur la route. Cette intervention de Monsieur Plamondon, qui est membre de l'APLA, laisse entendre qu'il n'y a pas nécessairement unanimité entre les membres de l'Association quant aux interventions à privilégier pour assurer la protection du lac.

D'autres intervenants comme la requérante elle-même, se sont chargés par la suite de préciser la nature et l'intensité de la pollution sonore occasionnée par ces motocyclettes. Le soussigné n'en comprend pas moins que le calme bucolique que vante l'APLA est encore un objectif à atteindre plus qu'une réalité à assurer.

Le passé récent du lac Alain démontre qu'il y a eu un certain nombre d'agressions sonores assez importantes au cours des dernières années. Le secrétaire de l'Association, monsieur Benoit Lemay, a mentionné la présence d'une piste de danse extérieure ouverte au public maintenant abandonnée. Il a aussi fait mention des activités de motoluge sur le couvert de glace du lac de même que d'une habitude malheureuse qui a eu cours pendant un certain nombre d'années de faire brûler sur la glace, toutes sortes de produits dont des pneus.

Qu'on se comprenne bien: pour avoir été sur les lieux, j'ai été à même de constater que le lac Alain est un endroit propre, bien tenu, entouré de chalets de belle apparence. Cependant, comme la grande majorité des sites de villégiature au Québec, le lac Alain n'échappe pas aux agressions

et aux pollutions diverses et toujours nouvelles. La présence de ces sources de pollution sonore ne serait évidemment pas un motif pour trouver acceptable pour autant un accroissement considérable de la circulation automobile au rang Petit Saguenay.

La requérante a aussi fait grand état de son opposition au projet de changement de règlement de zonage qui aurait permis l'implantation d'une gravière à proximité des lacs Alain et Rita. On sait qu'un référendum a finalement été tenu sur cette question et que le changement de zonage a été refusé. Il en est résulté peut-être une certaine amertume entre la requérante, le conseil municipal de la paroisse de Saint-Raymond et certains groupes intéressés au projet de gravière. Qu'il y ait ou non un rapport entre ce fait et le refus qu'a opposé le conseil municipal d'appuyer la requérante dans sa démarche devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement n'intéresse aucunement le soussigné.

Par contre, même si le conseil municipal de la paroisse de Saint-Raymond a refusé de s'engager officiellement dans le sens que leur demandait la requérante, je note, et la chose me semble digne d'intérêt, que le maire André Girard, a déclaré à l'enquête qu'il n'avait pas d'objection à ce que les gens du lac Alain formulent une proposition pour qu'Hydro-Québec étudie la possibilité de relocaliser « une portion de la route pour éviter de nuire même temporairement aux citoyens du lac Alain » (transcription du 19 octobre 1981, p. 132). Comme le disait monsieur Girard:

On les appuie, si vous voulez, d'une façon morale, puis je suis avec eux, autant que possible, de minimiser les bruits, les dégâts

à la suite de ce projet-là. Mais les appuyer officiellement par une résolution, je dis non parce que le conseil municipal s'est prononcé là-dessus et c'est non (transcription du 19 octobre 1981, p. 130).

Monsieur Girard formule d'ailleurs cet appui en sachant très bien que toute route additionnelle qu'il faudrait construire dans sa municipalité serait tôt ou tard à la charge de tous les contribuables de Saint-Raymond (transcription du 19 octobre 1981, p. 132, lignes 20-21).

Ce n'est cependant pas dans son mémoire que la requérante expose principalement les éléments de son argumentation mais plutôt dans le texte complémentaire qu'elle a déposé le 30 octobre. Essentiellement selon l'APLA, la modification projetée à l'utilisation actuelle du rang Petit Saguenay causerait un impact majeur pour tous les usagers des cinquante-deux chalets des rives du lac Alain. L'impact serait principalement sensible sous le rapport de la sécurité des personnes et du bruit engendré par l'accroissement de la circulation automobile.

Quant à la sécurité, la brièveté de l'argument et son évidence me permettent d'en disposer immédiatement. On sait que le trafic actuel sur la route permet aux résidants et à leurs enfants de circuler à proximité ou de croiser celle-ci sans grand danger, à condition de respecter les règles habituelles de la prudence. Une circulation décuplée, surtout à l'heure du souper, entraînerait évidemment des risques considérables qui appelleraient une plus grande vigilance de la part des parents. À la limite, cette contrainte limiterait les rapports entre résidants puisque très souvent ce sont les enfants des uns et des autres qui éta-

blissent les premiers contacts. Limiter la circulation des piétons en bas âge entre les résidences pourrait ainsi contribuer à un certain isolement entre les résidants. Il n'y a cependant pas lieu à ce chapitre de dramatiser, puisque ce danger ne se ferait sentir qu'aux heures de pointe. Or, comme la pointe du matin est fixée entre 6 h et 7 h, il ne s'agit pas là d'une heure habituelle où les enfants jouent à l'extérieur. Reste donc la pointe de 18 h à 19 h où la vigilance serait de rigueur. D'autre part, toujours au sujet de la sécurité, il faut noter que chacune des résidences sises entre la route et le lac jouit d'une entrée individuelle. La densité de la circulation prévue porte à croire que les mouvements de véhicules des résidants seraient non seulement rendus difficiles mais dangereux.

Mais, c'est surtout au bruit que la requérante prête son attention. Pour elle, le lac Alain constitue un milieu de villégiature et à ce titre, ne saurait être soumis aux mêmes critères ou barèmes que l'agglomération urbaine. Pour l'APLA, les actuels résidants du lac Alain ont choisi cet endroit en fonction, entre autres, de son caractère champêtre et de son calme qui permettent un contact quotidien avec la nature, impossible à retrouver en pleine ville. Permettre une circulation intense à proximité de ce centre de villégiature constituerait une agression telle qu'il en résulterait un exode des propriétaires actuels, l'arrivée d'une population moins sensible à ces questions et en fin de compte une détérioration générale d'un milieu qu'on s'est employé jusqu'ici à protéger.

Pour la requérante, il est illogique de vouloir investir près de trois millions

de dollars pour créer des aménagements récréatifs à proximité de la future centrale s'il faut pour cela détruire « un milieu humain, récréatif et de détente déjà existant, d'une valeur inestimable et qui d'autre part, n'a nécessité aucun investissement particulier de la part du gouvernement du Québec » (Mémoire de la requérante, p. 44).

Bref, l'Association des propriétaires du lac Alain enr. recommande:

(...) que le certificat d'autorisation permettant à Hydro-Québec d'entreprendre la réalisation du projet Delaney ne soit émis que moyennant une correction à une section du réseau routier. Cette correction devra apporter une solution satisfaisante aux inconvénients majeurs mis en preuve par l'APLA concernant la sécurité et la protection de l'environnement des résidents du lac Alain (Mémoire de la requérante, p. 43).

À titre d'apport au débat, la requérante, dans la troisième partie de son mémoire, propose une alternative dont on retrouve le tracé à la page 41 du mémoire. Je comprends cependant que cette proposition ne constitue pas l'essentiel du mémoire de l'APLA et qu'elle vise plutôt à inciter Hydro-Québec à modifier une section du tracé routier prévu de façon « à sauvegarder les droits des résidents du lac Alain à la sécurité et à la protection de leur environnement » (Mémoire de la requérante, p. 31).

La Fédération des associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL), par la voie de sa présidente, madame Hélène-Louise Élie, s'est présentée à l'enquête le 19 octobre 1981 pour donner son appui à la requérante. On trouvera en annexe le texte déposé par madame Élie à cette occasion.

12 La qualité de l'air

Je tiens immédiatement à disposer de deux autres arguments soulevés dans le mémoire de la requérante et repris oralement à l'enquête.

Il s'agit de la poussière générée par le trafic et des conséquences sur la qualité de l'air que le monoxyde de carbone des véhicules présenterait pour l'environnement immédiat. Je dis tout de suite que ces arguments ne me convainquent pas. D'une part, pour ce qui est de la poussière, le gros de la circulation devant être concentré pendant deux heures chaque jour et la route étant pavée, il ne saurait y avoir des soulèvements importants de poussière susceptibles de causer des désagréments aux résidents.

D'autre part, quant à la qualité de l'air, après étude, je fais miennes les remarques de l'initiatrice à la dernière page du document qu'elle déposait à l'attention du soussigné le 30 octobre dernier et intitulé « Étude du bruit au lac Alain ». Je cite:

On sait que la circulation automobile sur les routes est responsable de l'émission de polluants atmosphériques dont les oxydes de soufre, les hydrocarbures, les oxydes d'azote, les matières particulaires et le monoxyde de carbone. De tous ces polluants, c'est le monoxyde de carbone qui présente le plus de risques et il est en tête de liste lorsqu'on évalue la pollution atmosphérique le long d'une voie de transport.

Or, un taux de circulation horaire d'environ 1 000 véhicules réguliers, en plus de 40 véhicules lourds, produira une concentration moyenne de monoxyde de carbone bien inférieure à la norme de 30 ppm, si l'on considère un récepteur situé à environ 100 pi de la voie de circulation. Cette norme de 30 ppm pour une durée

d'une heure est celle publiée par le ministère de l'Environnement du Québec dans le règlement relatif à la qualité de l'atmosphère (Gazette officielle du Québec, 14 novembre 1979).

Nous pouvons de plus affirmer que, quelle que soit la direction dominante des vents dans ce secteur, les taux de polluants générés par la circulation automobile se situeront bien en deçà des normes établies.

13 Le déglacage de la route

Plus préoccupante est la question de l'épandage de produits chimiques sur la route dans le but d'en déglacer la surface pendant les mois d'hiver. Bien que le bassin versant soit orienté dans la direction opposée au lac Alain, il n'en demeure pas moins, surtout au niveau de la décharge du lac, au nord de la portion de route qui nous intéresse, que l'épandage de sel sur la route est de nature à contaminer non pas tellement les eaux du lac Alain que celles du ruisseau de décharge du lac et conséquemment de la rivière Bras du Nord où se jette ce dernier en aval. Il faudrait donc adopter comme mesure de mitigation, si le tracé proposé devait être retenu, que le déglacage soit obligatoirement fait à l'aide de sable, tel que s'y est engagée l'initiatrice lors de l'enquête (Messieurs Jean-Paul Desbiens et Jean-François Larose, transcription du 19 octobre 1981, p. 191-192).

14 L'impact sonore et la détermination des niveaux de bruit

C'est avec la plus grande attention qu'on doit par ailleurs se pencher sur l'argument de la requérante à l'effet que le bruit engendré par la circulation prévue serait de nature à miner irrévocablement la vocation actuelle du lac Alain qui en est une de villégiature. Le bruit altérerait-il le rythme

de vie en accord avec la nature que prétendent retrouver actuellement les résidents du lac Alain? Question difficile s'il en est puisqu'elle implique plus de subjectivité que de raison et que la passion se prête mal à l'inévitable détachement de l'analyse. Après avoir rendu témoignage de l'affection que les résidents du lac Alain semblent avoir pour leur lieu de séjour, l'enquêteur doit hélas se rabattre sur des considérations plus prosaïques sans se laisser charmer outre mesure par les accents bucoliques de la requérante.

Il tombe sous le sens que la tolérance au bruit n'est pas la même en milieu de villégiature à la campagne qu'en milieu urbain. En ce sens, l'allégation de l'initiatrice n'est pas convaincante lorsqu'elle affirme, à la page 7 de son mémoire:

Le niveau de bruit atteint à ces moments-là pour les résidents du lac ne semble pas excessif, si on le compare à celui qu'on retrouve en ville.

C'est faire bien peu de cas des attentes habituelles et normales des villégiateurs de bord de lacs de penser y appliquer des critères de bruit urbain, sans les adapter.

Certes, il faut se rappeler, quitte à se répéter, que la circulation qu'on envisage pour le rang Petit Saguenay à la hauteur du lac Alain n'aurait rien de comparable avec la circulation d'une autoroute. Bien que dense entre 6 h et 7 h et 18 h et 19 h, du lundi au vendredi, au point d'atteindre presque la capacité maximum de la route, cette affluence serait limitée à deux heures par jour et ce, pendant les années 1984, 1985, 1986. Tous les chalets ne se trouvent pas non plus à proximité immédiate de la route,

puisque sur un total de 52 chalets, on en compte 28 le long de celle-ci alors qu'on retrouve les autres aux deux extrémités ou sur la rive opposée du lac. L'éloignement de la source de bruit favorise évidemment une réduction de celui-ci, dont devraient normalement profiter les habitations les plus reculées de la route.

Beaucoup de choses ont été dites quant à la pollution par le bruit qui résulterait de l'adoption par l'initiatrice du rang Petit Saguenay comme voie d'accès aux chantiers de la centrale et du réservoir inférieur. Entre le lyrisme de certains propos de la requérante et le froid alignement des chiffres, il est difficile d'évaluer la véritable portée de l'impact sonore qui découlerait de cette nouvelle utilisation d'une route, qu'on peut actuellement qualifier de très calme, surtout de bon matin.

On sait que le bruit est un signal sonore indésirable. Sa juste évaluation est donc à la fois fonction d'un phénomène physique, l'onde sonore, et psychologique par la perception qu'en a l'auditeur. On le calcule en décibel (dB), pondéré d'un facteur (A), soit le registre audible pour l'oreille humaine, c'est-à-dire les fréquences moyennes. On comprend aisément de la sorte que le seuil de tolérance soit plus bas en terme de dB pour un tel signal sonore indésirable que dans le cas d'un signal consenti ou contrôlé par l'auditeur. Ainsi, les 60 dB d'une conversation normale à trois pieds de distance entre deux personnes n'ont aucune commune mesure avec les 45 dB que peut avoir la même conversation pour l'auditeur qui de son côté cherche le sommeil dans une chambre à coucher contiguë. Personne ne songerait à qualifier

d'agressant le signal sonore de sa propre conversation, mais tous se souviendront, pour l'avoir vécu, du pénible moment que rappelle le second exemple. Et pourtant le niveau de bruit est inférieur dans ce dernier cas. J'ai tenu à illustrer ainsi mon propos afin de faire mieux saisir que le nombre de dB(A) ne répond pas en soi à toutes les questions, et qu'il ne représente pas à lui seul une échelle de ce qui est tolérable et de ce qui ne l'est pas.

La distance entre la source de bruit et l'auditeur, la durée du signal, le climat sonore ambiant sur lequel se greffe le bruit enregistré sont autant de variables essentielles à considérer pour jauger adéquatement l'impact sonore. Malheureusement, tant la requérante que l'initiatrice succombent à la tentation de prêter un sens ou de faire parler des chiffres qui n'ont guère de portée en eux-mêmes. À ce sujet, la requérante fait grand cas, et on comprend son étonnement, de chiffres contradictoires déposés par l'initiatrice. En effet, les niveaux de bruit initialement évalués par Roche Associés dans le document B-14, en 1979, ont été révisés à la baisse par l'initiatrice dans le mémoire qu'elle déposait le 19 octobre 1981. On peut s'interroger sur la pertinence des changements apportés à des données que la requérante avait utilisées jusque là pour fonder son argumentation.

Effectivement, en 1979, les consultants d'Hydro-Québec élaboraient un tableau des niveaux de bruit susceptibles d'être atteints à différents points stratégiques dans la région de Saint-Raymond. Un de ces endroits stratégiques était justement le rang Petit Saguenay. En appliquant la méthode Kugler et al., les consultants

arrivaient à la conclusion que le bruit atteindrait, à 90 mètres, 63 dB(A) le matin et 64 dB(A) le soir, étant entendu que ce niveau serait atteint pendant 10% du temps de mesure, c'est-à-dire pendant environ 6 minutes pour chacune des deux heures de pointe. (p. 57, B-14) Comme au lac Alain le chalet le plus rapproché de la route se trouve à 42 mètres et que les relevés de bruit faits en octobre 1981 par l'initiatrice l'ont été sur des chalets se trouvant à environ 70 mètres, une telle application de la méthode Kugler nous amènerait à conclure que les niveaux pourraient être respectivement de 67 dB(A) et 68 dB(A). Ramenés en L équivalent, c'est-à-dire à une moyenne énergétique constante, ces niveaux devraient être d'environ 64 et 65 dB(A).

Malheureusement, la méthode Kugler, du moins la version utilisée par le groupe-conseil Roche Associés, ne tient pas compte des crêtes causées par les camions. La méthode telle qu'utilisée serait valable si la circulation était homogène, comme dans le cas d'une autoroute. Compte tenu que le cas qui nous intéresse ne prévoit pas une circulation aussi lourde et constante que ne le serait celle d'une autoroute, il aurait fallu utiliser une méthode permettant d'évaluer le détachement des pointes de bruit par rapport à l'ensemble. De plus, les hypothèses de calcul ne nous sont pas révélées tant et si bien que les niveaux de bruit avancés, quoique à première vue un peu élevés, sont difficiles à apprécier.

Par contre, les nouveaux chiffres apportés par l'initiatrice dans son mémoire ont été calculés à l'aide d'une méthode mise au point par la Société canadienne d'hypothèque et

de logement et décrite dans un document intitulé *Le Bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation*. Appliqués cette fois-ci à trois cas particuliers, les calculs donnent des niveaux de 60.6 dB(A), 59.1 dB(A), 58.8 dB(A), pour des immeubles situés respectivement à 81.62 et 59 mètres. Il s'agit là d'une méthode qui vise principalement à appliquer le bon niveau d'isolation contre le bruit extérieur. La requérante fait grand cas du fait qu'un niveau de bruit de 55 dB est qualifié d'inacceptable par la SCHL. Il faut rappeler qu'il s'agit là non pas d'un bruit ponctuel de 55 dB(A) mais bien d'une moyenne énergétique sur 24 heures, qui permet donc des crêtes beaucoup plus élevées. Selon la méthode de la SCHL, « au-dessus de ce niveau, il y a une probabilité toujours croissante qu'il sera impossible de fournir une insonorisation adéquate » (page 7) aux édifices résidentiels. Il en résulte, que dans la zone où le niveau de bruit est au-dessous de 55 dB, la construction de logements conforme aux « Normes de construction résidentielle » sera suffisamment insonorisée et pourra être financée en vertu de la Loi nationale sur l'habitation alors que dans la zone entre 55 et 75dB, il ne sera possible d'obtenir un prêt selon cette même loi que si l'on insonorise de façon adéquate. Bref, il s'agit d'une méthode de calcul pour établir le type d'insonorisation à apporter à un immeuble selon le climat sonore extérieur ambiant.

De la même façon, lorsqu'on utilise le tableau 3.1.2, à la page 19 de la méthode SCHL, pour arriver à la conclusion que le niveau de bruit équivalent à cent pieds de la ligne centrale de la route serait de 67 dB(A) si la vitesse est de 65 km/h pour un pourcentage d'environ 4% de ca-

mions, on oublie de dire qu'on a simplement pris une circulation quotidienne moyenne de 24 000 véhicules pour 24 heures, pour y appliquer ensuite un calcul détaillé selon les pages 14 à 18 du document de la SCHL. Là encore, on ne distingue aucun détachement des pointes de bruit par rapport à l'ensemble. Or, ce sont justement ces crêtes qui sont susceptibles d'affecter la tranquillité des villégiateurs.

On sait qu'on peut évaluer le trafic à environ 1 000 véhicules à l'heure pendant deux heures par jour. On sait aussi que sur ces 1 000 véhicules, il faudrait compter environ 40 camions vides. On sait aussi que la vitesse se situerait aux alentours de 55 km/h. On sait de plus qu'il y a une légère pente dans la partie sud du tronçon qui nous intéresse, mais que celle-ci ne devrait pas entraîner de changements de vitesse des camions vu sa faible inclinaison; il devrait en résulter une très légère augmentation du bruit des véhicules lourds qui se dirigent vers le sud. On sait aussi que le sol entre la route et les chalets est mou, donc de nature à abaisser légèrement le niveau de bruit. On sait que 28 des 52 chalets ou résidences sont situés le long de la route, entre celle-ci et les rives du lac et que deux de ceux-ci sont habités à l'année par des résidents permanents. On retrouve parmi eux monsieur Marcel Plamondon qui a déposé lors de l'enquête et qui ne semblait pas s'inquiéter outre mesure des niveaux de bruit qui seraient causés par une telle circulation.

On doit déplorer que l'initiatrice n'ait pas procédé à une étude de climat sonore actuel et n'ait pas jugé bon de prendre ce qu'on pourrait appeler l'empreinte digitale du milieu sonore.

Il est ainsi difficile de juger adéquatement des modifications qui seraient apportées au climat sonore par une augmentation de la circulation.

On doit se rappeler que le bruit a tendance à se propager de façon plus intense, tôt le matin que le soir. Entre 6 h et 7 h, à cause du phénomène d'inversion thermique et compte tenu du calme ambiant, le bruit de la circulation causerait certainement un impact important, surtout l'été, lorsque les fenêtres sont ouvertes et que la fréquentation du lac est à son maximum.

L'impact sonore du soir, entre 18 h et 19 h, serait considérablement moins important compte tenu du fait que chaque foyer génère à cette heure des bruits domestiques qui sont parmi les plus importants de la journée. Le détachement de la pointe de bruit occasionné par la pointe de circulation serait alors d'autant plus faible que le bruit ambiant est élevé.

Si une telle étude du climat sonore actuel avait été faite (lequel climat ne devrait pas être sensiblement modifié pendant les travaux de construction, sauf aux deux heures de pointe quotidiennes), il aurait été possible d'y appliquer le niveau de bruit prévisible pour environ 1 000 véhicules légers et d'ajouter par la suite les crêtes estimées des 40 camions lourds. Pour chaque heure de pointe, nous aurions alors eu une fourchette des niveaux de bruit qu'il aurait été possible de mettre en rapport avec le bruit ambiant. Une telle démarche aurait fourni un outil d'évaluation plus efficace que les données que nous avons en main actuellement. Car il ne suffit pas de se réclamer, comme le fait l'initiatrice, d'une norme américaine

pour le contrôle du bruit à proximité des résidences, écoles, églises, parcs et terrains de jeux. 70 dB(A) est un niveau de type urbain. Il est important de préciser que ce niveau ne doit pas être atteint plus de 10% du temps de calcul pour chaque heure d'observation, soit 6 minutes au plus. Ce niveau doit de plus être respecté pour chaque heure du jour. Respecter une telle norme à proximité du lac Alain est facile, mais ne signifie rien puisqu'il est bien évident qu'un niveau de 70 dB(A) serait insupportable en milieu de villégiature.

Pour permettre de mieux saisir ces chiffres, on se rappellera qu'une conversation entre deux adultes à un mètre de distance provoque un niveau de bruit de 60 dB, qu'une machine à laver entraîne un niveau variant entre 50 et 70 dB alors qu'il faut compter 80 dB pour une machine à écrire électrique de même que pour une intersection routière achalandée.

L'utilisation un peu sommaire des chiffres nous réduit donc à utiliser un processus empirique. On sait qu'une augmentation de 10 dB(A) équivaut, pour l'auditeur, à doubler la force d'un bruit tandis qu'un abaissement de 10 dB(A) en diminue de moitié la force apparente. À la page 5 de son mémoire, dans le cas du chalet numéro 749, l'initiatrice estime que le niveau de bruit actuel à l'heure de pointe, donc en fin d'après-midi, est de 50,3 dB(A) alors qu'il serait de 60,6 dB(A) pendant les années de construction les plus occupées. Le bruit du trafic routier doublerait pour l'auditeur à ce moment. (Notons au passage que rien ne permet de déterminer que l'actuelle pointe de circulation de 100 véhicules légers qui va de 17 h à 18 h serait à ce moment

déplacée pour se situer entre 18 h et 19 h. Bien au contraire.) D'autre part, la circulation actuelle entre 6 h et 7 h est insignifiante. Si on estime sommairement le bruit ambiant le matin à 40 dB(A), le bruit s'en trouverait alors quadruplé pour ce même chalet numéro 749. Ce qui en soi signifie cependant peu de choses. Il s'agit là d'une moyenne énergétique, elle ne tient pas compte de la dynamique, c'est-à-dire des variations dans le temps, non plus que du déchirement que peut provoquer un seul camion émettant, par exemple, 90 dB(A) sur un niveau ambiant de 40 dB(A). Un calcul simpliste, j'en conviens, mais éloquent, nous amènerait à conclure qu'un tel bruit serait perçu par l'auditeur comme étant plus de 30 fois plus important que le bruit ambiant. Il suffirait d'un seul camion à l'échappement défectueux roulant à 50 km/h pour réveiller toute la population du lac Alain. Or, il ne faut pas oublier que de nombreux villégiateurs habitent leur résidence secondaire pendant les mois d'été et font la navette entre Saint-Raymond et leur lieu de travail quotidiennement. L'heure moyenne habituelle du réveil de ces résidents serait 6 h 45 et non pas 6 h. On peut alors imaginer les désagréments qu'il en résulterait.

Or, ce sont justement ces camions dont, nonobstant la surprise de la requérante à ce sujet dans ses notes du 9 novembre 1981, le bruit est à la fois le plus imprévisible et le plus impondérable. Supprimer les camions réduirait non seulement le niveau de bruit moyen de l'heure de pointe mais il écraserait les crêtes qui sont le plus important facteur à prendre en considération. Le seul mouvement des véhicules légers assurerait un niveau de bruit constant et c'est cette cons-

tance qu'à défaut de mieux, il faudrait assurer.

Il ne faut pas croire non plus que les résidants situés sur la rive opposée du lac Alain ou à ses deux extrémités seraient nécessairement à l'abri de cette pollution. Bien qu'il faille considérer en général que lorsqu'on double la distance entre la source de bruit et l'auditeur, on réduit celui-ci en général d'environ 4.5 dB(A), le phénomène d'interférence constructive qu'on retrouve au-dessus d'une grande surface plane comme un lac, surtout le matin, est susceptible de conserver au bruit tout son impact. Le soussigné n'a cependant pas eu l'occasion de pousser plus loin sa recherche sur ce phénomène au niveau du lac Alain.

Il n'est pas dans mon propos de dramatiser une situation. J'ai seulement tenté dans les lignes qui précèdent d'évaluer à sa juste valeur la portée du bruit qu'aurait la circulation aux heures de pointe, entre 6 h et 7 h et 18 h et 19 h, pendant principalement trois années. J'en conclus que le bruit ainsi engendré serait gênant quotidiennement, du lundi au vendredi. Cette pollution se ferait sentir assez cruellement le matin et de façon beaucoup plus acceptable lors de la pointe du soir, bien que la tranquillité habituelle de cette période du jour serait troublée, surtout par les camions, pendant les semaines où les jours les plus longs permettent de profiter d'activités à l'extérieur jusqu'aux environs de 20 h. Je garde à l'esprit que plusieurs choisissent alors ce moment pour souper à l'extérieur en famille. Évidemment à condition de se prémunir contre les moustiques !

On a beau objecter que cette pollution se ferait sentir pendant une période de temps limitée, on ne peut ignorer qu'elle perturberait dans une certaine mesure les habitudes de vie d'un certain nombre de citoyens qui recherchent les avantages de la campagne.

J'estime cependant que ce ne serait pas l'enfer que la requérante a voulu nous décrire. Le reste de la journée ne serait pas affecté de façon significative, ni par les véhicules de service, ni par l'arrivée et le départ des cadres et des employés de bureau. Sauf rattrapage, on ne prévoit aucune activité au chantier pendant les fins de semaine, c'est-à-dire pendant les jours de plus grande fréquentation du lac (document d'Hydro-Québec du 3 novembre 1981, section 6, pages 2 et 3, questions C et D). S'il devait en être autrement à certaines occasions, ces travaux n'impliqueraient aucun transport lourd par le rang Petit Saguenay. De plus, l'initiatrice déclare que le chantier serait fermé pendant les deux semaines de vacances d'été de l'industrie de la construction (Document d'Hydro-Québec du 3 novembre 1981, p. 10).

Par ailleurs, il faut garder à l'esprit que doubler la distance entre une source linéaire de bruit et l'auditeur permet d'en réduire le niveau de 3 dB(A). Dans le cas d'une source ponctuelle, tel, dans une certaine mesure, un camion très bruyant, la réduction serait de l'ordre de 6 dB(A). C'est ainsi qu'on établit grossièrement une moyenne de réduction de 4,5 dB(A). S'il s'avérait impossible d'adopter une variante évitant totalement la proximité du lac Alain, j'estime qu'un tel phénomène physique devrait être pris en considéra-

tion. En quadruplant la distance entre la route et les chalets les plus rapprochés, on réduirait le bruit d'environ 10 dB(A) de sorte qu'on en abaisserait de moitié la force apparente.

D'autre part, la vitesse devrait être limitée à 45 km/h, non seulement pour des raisons de sécurité, mais parce qu'ainsi on réduirait sensiblement le bruit occasionné par la circulation de véhicules légers, puisque, à nombre égal de véhicules légers, le bruit est principalement fonction de la vitesse. Par contre, il faut prendre garde de ne pas réduire trop la vitesse puisqu'une telle diminution ne réduit en rien le bruit des camions. À trop réduire la vitesse, on ne ferait que maintenir le bruit des camions plus longtemps dans le champ auditif de l'auditeur.

Il faudrait aussi conserver la surface de la route en asphalte et éviter de la recouvrir de béton armé.

Il est inutile de penser à installer un couvert forestier dans l'état actuel des lieux puisque, contrairement à une croyance populaire, celui-ci n'est d'aucune utilité pour réduire le niveau de bruit. De la même façon, les nombreuses entrées menant individuellement à chacun des chalets rendent impraticable et inutile la construction d'un mur pare-son.

15 La solution alternative de l'APLA

Nous avons maintenant à disposition de la solution de tracé alternatif proposé par l'APLA. Cependant, tel qu'il est mentionné dans le mémoire de la requérante, l'association « . . . tient à faire remarquer que cette partie ne

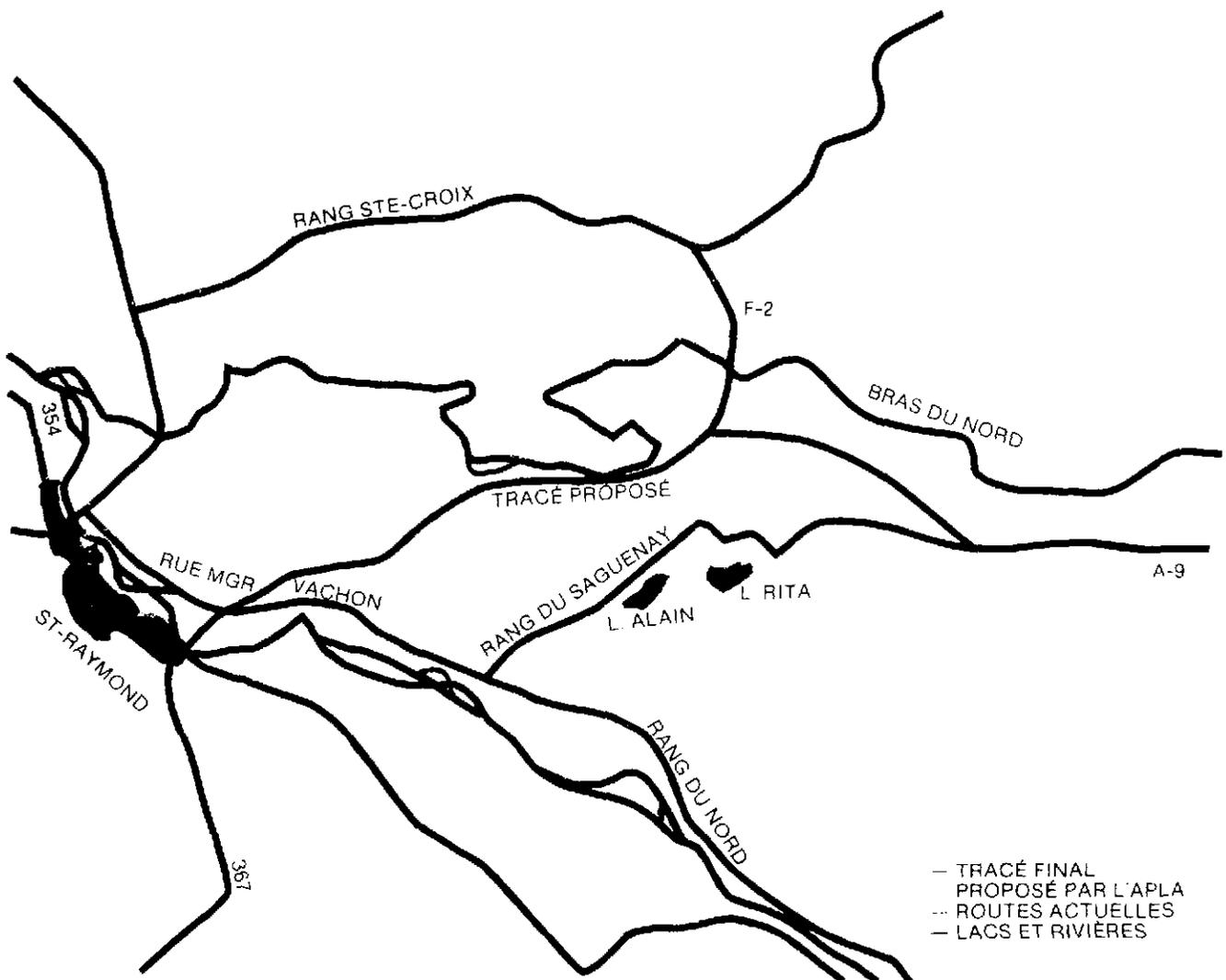
constitue pas l'essentiel de son mémoire » (Mémoire de l'APLA, p. 31).

La solution proposée par l'Association ne se veut que l'amorce d'un travail plus poussé que Hydro-Québec pourrait accepter de mener à terme quitte à en modifier de nombreux aspects. L'Association veut indiquer une avenue de solution qui tienne compte véritablement de la dimension environnementale de l'aménagement du réseau routier (Mémoire de l'APLA, p. 31).

La requérante s'est inspirée, lors de sa recherche pour un tracé de route alternatif, des mêmes méthodes qui furent utilisées par l'initiatrice pour concevoir la variante qui évite le rang Sainte-Anne-du-Nord. En général, donc, cette variante traverse des terres en friche (U) et des pâturages semi-naturels plus ou moins exploités (K). En suivant la même logique, l'Association a identifié deux bandes de terres voisines, l'une U et l'autre K sur lesquelles la nouvelle route pourrait être construite. Cette route originerait d'un point situé à environ 1 300 mètres de la jonction entre la variante d'Hydro-Québec et le rang Mgr Vachon sur cette même variante. La nouvelle route se dirigerait ensuite en direction nord-nord-est aux abords de la rivière du Bras du Nord. Selon la requérante:

Les dénivellations des abords de cette rivière et l'environnement boisé permettent la construction d'une route qui, en plus de comporter un impact minimal sur l'environnement, pourrait mettre en valeur cette section de la rivière, grâce à l'aménagement d'environ 1 600 mètres de route panoramique. Avec une légère courbe vers le nord, cette route rejoindrait la nouvelle route F-2 prévue dans le réseau routier (Mémoire de l'APLA, p. 34).

Par la suite, l'Association, constatant que la route F-2 projetée créerait des



inconvenients à quelques résidants du lac Rita et du rang Petit Saguenay, propose que:

(. . .) le tronçon de route déjà corrigé soit prolongé en direction nord, au-delà de F-2 pour aller rejoindre le rang Petit Saguenay à environ deux kilomètres (en ligne droite) au nord de la jonction actuellement prévue entre F-2 et ce rang. Ainsi, la construction d'environ un kilomètre de la section est de F-2 ne serait plus nécessaire, les alentours immédiats de la résidence de monsieur Jean-Luc Bédard seraient épargnés, et les résidants du lac Rita, ainsi que ceux de la section correspondante du rang Petit Saguenay pourraient bénéficier de la même protection que celle réclamée par l'APLA, pour ses résidants (Mémoire de l'APLA, p. 39).

On trouvera à la page suivante le tracé proposé par la requérante (Mémoire de l'APLA, p. 41).

Lors de l'enquête du 19 octobre dernier, le soussigné a demandé à Hydro-Québec d'examiner cette alternative de tracé et d'en évaluer les impacts sur l'environnement. L'initiatrice a effectivement étudié l'alternative proposée par l'APLA, et a également étudié deux nouveaux tracés ainsi que le tracé original qui longe le lac Alain.

Pour les fins de son étude, Hydro-Québec a modifié quelque peu le tracé proposé par la requérante pour en diminuer la longueur et éviter ainsi de traverser des plantations et des érablières.

Identifié variante n° 4, ce tracé sectionnerait une vingtaine de lots et traverserait très peu de terres agricoles (200 mètres) et relativement peu de plantations; il affecterait 1,6 kilomètre d'érablières mélangées et 2,0 kilomètres d'autres boisés.

Selon l'initiatrice, le principal inconvénient de ce tracé, au point de vue biophysique, est la proximité de la route de la rivière du Bras du Nord. Hydro-Québec déclare à ce sujet et je cite:

En effet, sur plus de 2,0 kilomètres, la limite de l'emprise de cette variante est située juste au-delà de la limite de 60 mètres des rives, ce qui provoquerait un risque de débordement au cours de la construction. Dans ce secteur, la forte pente du talus de sable oblige le constructeur à utiliser une technique de construction particulière, soit le côtéage (side cut). Cette technique entraîne des sur-largeurs importantes de l'emprise qui atteignent, à certains endroits 105 mètres (moyenne 56 mètres), comparativement à 24 mètres en terrain plat. Cette grande surface déboisée, la forte pente du talus, la longueur de cette zone sont autant de facteurs qui posent des contraintes majeures à la réalisation d'un tel projet. En outre, la proximité de la rivière augmentera le danger de perturbation des sédiments et les risques de pollution par le sel de déglacage de la route. . . (Mémoire d'Hydro-Québec, p. 5).

Au point de vue technico-économique, cette variante entraînerait des coûts économiques évidemment élevés.

D'autre part, les caractéristiques du profil indiquent que ce tracé serait vallonné. En effet, 1,1 kilomètre du tracé aurait une pente comprise entre 6% et 8% et 2,0 kilomètres, entre 3% et 6%.

Ces fortes pentes, associées à plusieurs courbes horizontales, vont rendre cette route dangereuse, car les zones de dépassement seront très rares! Mémoire d'Hydro-Québec, p. 5).

En résumé, donc, Hydro-Québec rejette cette variante au profit du tracé original au motif principal qu'une

telle solution entraînerait la construction d'une infrastructure permanente porteuse de nombreux impacts biophysiques.

Quant aux variantes supplémentaires considérées par l'initiatrice, on prendra connaissance au texte du 3 novembre 1981, des arguments qui amènent Hydro-Québec à les écarter.

Les perturbations envisagées au lac Alain sont-elles d'une importance telle qu'il faille se rendre aux arguments avancés par la requérante et adopter l'alternative que propose l'APLA? Ce n'est pas l'avis du soussigné.

J'ai tenté précédemment de replacer le problème lié au bruit dans sa juste perspective afin d'en mieux évaluer les effets. Ceux-ci sont importants et des efforts devront être déployés pour y pallier, du moins partiellement, si tant est que le projet Delaney devienne un jour une réalité. C'est d'ailleurs là le but premier que recherche la requérante qui voulait, par sa démarche, inciter l'initiatrice à apporter une solution satisfaisante aux inconvénients appréhendés par les membres de l'association requérante. N'en déplaise à cette dernière, les problèmes et les impacts qu'elle prévoit non seulement n'auraient pas l'ampleur qu'elle dit appréhender mais seraient limités dans le temps. La circulation devrait-elle utiliser la route du rang Petit Saguenay comme il est actuellement proposé que ce ne serait finalement que deux heures par jour et cinq jours par semaine pendant les années de construction de la centrale, soit principalement pendant trois ans, de 1984 à 1986.

J'ai relu à plusieurs reprises et avec beaucoup d'attention les remarques

et les commentaires que formule la requérante au sujet du caractère permanent de l'impact ainsi créé. Avec beaucoup de respect, l'argumentation de l'APLA sur ce sujet n'est pas convaincante. Contrairement à ce que prétend la requérante, l'importance de l'impact sur la communauté du lac Alain et son caractère temporaire doivent être sérieusement pris en considération avant de se lancer dans la définition d'une alternative. Non seulement le caractère temporaire est-il important, il constitue l'axiome à la recherche d'une alternative satisfaisante.

Ainsi la perspective qu'il faille exproprier quelque résidence permanente ou saisonnière que ce soit, doit être écartée péremptoirement. Il ne saurait y avoir de commune mesure entre les inconvénients appréhendés au lac Alain et l'obligation de déloger des familles pour satisfaire aux exigences de la requérante. Heureusement, la solution mise de l'avant par l'APLA, ne semble pas exiger d'expropriation.

De même, lorsque vient le moment de relocaliser la route d'accès ailleurs que le long des rives du lac Alain, l'APLA prend pour acquis que les terres en friche ou faiblement exploitées constituent une assise satisfaisante pour accueillir leur solution. Malheureusement, la requérante oublie alors de considérer le potentiel d'une partie de ces terres qui est plus intéressant que l'usage que ses propriétaires n'en font actuellement.

La satisfaction des demandes de la requérante ne doit pas se faire au prix de sacrifices encore plus grands d'autres contribuables de Saint-Raymond qui ne seraient pas jusqu'ici affectés individuellement et personnellement

dans l'exercice de leur droit de propriété. La requérante est d'ailleurs consciente de cette contrainte lorsque, à la page 36 de son mémoire, section 3.3 elle affirme vouloir trouver « un tracé véritablement respectueux de l'environnement global ».

L'alternative ne doit pas non plus entraîner de conséquences écologiques de type biophysique disproportionnées avec les conséquences qu'aurait une augmentation de la circulation au lac Alain. Encore là, la perspective de créer un impact permanent important, pour suppléer à un impact temporaire, bien que certain, incite à la plus grande réserve. Au soutien de sa proposition, la requérante se livre à un exercice de mathématique qui ne manque pas d'attrait. Remplacer les 2 400 mètres de route prévus par Hydro-Québec pour éviter le rang du Nord par 3 600 mètres de route permettant de rejoindre directement la route F-2 plus au nord, et évitant ainsi le lac Alain, limiterait le coût supplémentaire de l'alternative à la construction de 1 200 mètres de route additionnels. Selon la requérante, il s'agirait là d'une augmentation de 1,4% de la longueur du réseau routier de 85,5 kilomètres actuellement proposés par Hydro-Québec (je ne parle pas ici de l'autre proposition de la requérante qui permettrait de relier par la suite la route F-2 à la route A-9). Cette proposition fait abstraction non pas tellement des coûts financiers qui ne sont pas les plus importants ici, que des coûts environnementaux qui résulteraient de l'adoption de cette alternative. Car il ne faut pas oublier que l'alternative retenue par Hydro-Québec, pour éviter le rang du Nord, court dans sa plus grande partie à la limite des lots et le long d'une arête où toute culture

est actuellement impossible, à cause de la topographie des lieux. Y substituer l'alternative de la requérante ferait perdre à la proposition de l'initiatrice, pour éviter le rang du Nord, tous les avantages d'une localisation adéquate, au moins dans la portion que propose justement l'APLA de supprimer, pour y substituer un axe nord-sud.

Par ailleurs, l'argumentation de l'initiatrice, au sujet des difficultés et des conséquences du passage d'une route à flanc de colline en surplomb de la rivière Sainte-Anne, doit être retenue, quand on sait les conséquences sur le milieu qu'ont habituellement de telles routes. Le Bureau a d'ailleurs eu l'occasion de se pencher sur cette question dans un de ses rapports antérieurs¹ et il en avait profité pour dénoncer l'insouciance avec laquelle on multiplie les infrastructures linéaires de transport avec les impacts écologiques et environnementaux qui résultent de tels corridors parallèles. J'ajoute que, même si on se rendait à la proposition de la requérante, je ne crois pas qu'il existe de moyens efficaces de forcer les conducteurs à adopter une route plutôt qu'une autre, puisque rien ne justifierait de fermer l'actuelle route à la circulation.

On voit donc que, tout important qu'il soit, le problème soulevé par la requérante gagne à être circonscrit. Il n'a pas été démontré que l'impact du bruit altérerait irréversiblement le site de villégiature du lac Alain, au point qu'il faille de toute pièce créer une

¹ Rapport d'enquête sur les projets de gazoduc Québec-Atlantique. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Volume A. Novembre 1979. 86 pages.

nouvelle route parallèle au rang Petit Saguenay.

La conjugaison de certaines mesures permettrait d'apporter un correctif adéquat aux craintes de la requérante, à un coût environnemental et économique moindre que l'alternative nouvelle proposée par l'APLA.

J'ai déjà mentionné qu'il serait pertinent de scruter les possibilités de déporter vers l'ouest une partie de la route du rang Petit Saguenay sur une longueur équivalente au lac Alain. J'ajoute que si la chose était possible, elle permettrait à la fois de réduire le niveau de bruit à la hauteur des résidences et de faciliter les allées et venues des personnes et des voitures autour de chacun des chalets. Cette hypothèse permettrait d'écarter les problèmes liés à la sécurité et apporterait un correctif qui, conjugué à d'autres mesures de mitigation, solutionnerait le problème primordial de la pollution sonore.

Parmi ces autres mitigations, on a vu qu'il faudrait compter la réduction de la vitesse autorisée à 45 km/h pendant les heures de pointe, sur toute la longueur du tronçon longeant le lac Alain.

Le soussigné a aussi tenté d'exposer en quoi les mouvements des camions lourds roulant à vide représenteraient le principal agent d'augmentation du niveau de bruit, à cause de leur caractère impondérable et imprévisible par rapport à l'échelle du bruit ambiant. Au caractère continu d'un flot régulier de véhicules légers correspondrait une série de crêtes susceptibles dans chaque cas de dépasser le seuil déjà trop élevé des 70 dB(A).

Or, ces camions appartiennent à des artisans qui seraient embauchés contractuellement pour fournir leurs services sur le chantier. Il est ainsi prévu qu'ils utiliseraient leur camion pour aller au chantier et en revenir. Il serait préférable de prendre des dispositions pour que ceux-ci laissent leur camion au chantier et utilisent des véhicules légers entre leur résidence et leur lieu de travail.

Pour ceux qui n'auraient pas d'automobile, l'initiatrice pourrait mettre des autobus à leur disposition. Un calcul rapide porte à croire que deux autobus pourraient assurer cette navette quotidienne, ce qui limiterait les mouvements de véhicules lourds à un autobus dans chaque direction à l'occasion de chacune des heures de pointe.

Les objections qui militent en faveur du rejet de l'option transport par autobus pour tous les ouvriers du chantier ne sauraient tenir pour le transport des seuls camionneurs artisans dont ce pourrait être une condition d'embauche, sans altérer le climat sonore que l'adoption d'une telle solution à plus grande échelle entraînerait.

CONCLUSIONS

Pour tous ces motifs, le soussigné constate et conclut que:

1 Le lac Alain constitue un site de villégiature et un lieu de repos pour une cinquantaine de résidents permanents ou saisonniers qui y retrouvent périodiquement le calme qu'on attend habituellement d'un lieu de séjour à la campagne;

2 malgré de nouvelles formes d'agression sonore qu'elle s'emploie à combattre, la requérante ou les villégiateurs, par des actions individuelles, ont, dans les dernières années, multiplié les gestes pour protéger le lac Alain et ses abords;

3 les modifications à l'usage actuel de la route du rang Petit Saguenay qui entraîneraient une augmentation importante de la circulation automobile seraient, selon la requérante, de nature à altérer de façon irréversible la qualité de la vie autour du lac Alain;

4 pour la requérante, il serait illogique et malheureux d'investir quelque trois millions de dollars pour des aménagements récréatifs aux abords de la centrale Delaney s'il fallait ruiner au passage le milieu de loisir et de détente du lac Alain;

5 la requérante demande, en conséquence, que l'émission d'un certificat d'autorisation, qui permettrait la réalisation du projet Delaney, soit soumise à l'obligation de modifier la route d'accès au chantier, de façon à éviter les abords du lac Alain;

6 les données accumulées en cours d'enquête au sujet de la circulation

prévue pour 1984, 1985 et 1986 révèlent que:

i) il faut prévoir quotidiennement deux heures de pointe dont une le matin de 6 h à 7 h et une le soir de 18 h à 19 h;

ii) l'heure de pointe du soir serait décalée par rapport à l'heure de pointe actuelle en fin d'après-midi sur le rang petit Saguenay;

iii) l'augmentation du trafic du réseau routier se ferait sentir pendant les trois principales années de travaux prévus pour la construction de la centrale Delaney;

iv) le matin, la circulation passerait de presque nulle qu'elle est actuellement à environ 975 véhicules légers auxquels il faut ajouter environ 40 camions lourds non chargés appartenant à des camionneurs artisans;

v) le soir, la circulation passerait d'environ 100 véhicules légers qu'elle est actuellement à 1 044 véhicules dont 40 camions lourds;

vi) les samedis et les dimanches, soit les jours de repos et de plus grande activité au lac Alain, il n'y aurait pas d'activité au chantier Delaney, tant et si bien que le trafic routier de fin de semaine serait maintenu à son niveau actuel;

vii) entre les heures de pointe du lundi au vendredi, la circulation ne serait pas modifiée de façon significative;

viii) en plus des camionneurs artisans, il faudrait compter environ quotidiennement treize camions transportant du matériel et de l'équipement à destination de la centrale. Il n'y aurait pas de tels transports la nuit et les fins de semaine;

ix) la vitesse prévue est d'environ 55 km/h à proximité du lac Alain;

x) aux heures de pointe, il faut prévoir un quasi-engorgement du rang Petit Saguenay;

7 Les conséquences d'une telle augmentation du trafic routier seraient de trois ordres:

i) l'impact principal, de beaucoup le plus inquiétant, est celui du bruit dont les niveaux actuels s'élèveraient de 10 à 20 dB(A) en moyenne;

ii) compte tenu que vingt-huit des cinquante-deux chalets se trouvent le long de la route et ont un accès direct et individuel à celle-ci, l'accès pour les voitures en serait rendu considérablement plus difficile et dangereux;

iii) malgré la vitesse assez élevée, la faible circulation actuelle sur la route permet aux résidants et à leurs enfants de fréquenter les abords sans trop d'inquiétude, ce qui ne serait plus le cas entre 18 h et 19 h si le projet actuellement à l'étude devait être réalisé sans modification;

8 l'hiver, le sel de déglacage serait de nature à affecter non pas tellement la qualité des eaux du lac Alain, mais celle du ruisseau de décharge du lac et en conséquence de la rivière Bras du Nord, en aval;

9 sur ce dernier point, si la route du Petit Saguenay devait être intégrée au réseau routier Delaney, des mesures devraient être prises pour assurer que le déglacage de la route soit fait à l'aide de sable, comme s'y est d'ailleurs engagée Hydro-Québec, le 19 octobre 1981.

10 quant à la qualité de l'air, on peut dès maintenant affirmer que le taux de circulation prévu aux heures de pointe ne serait pas de nature à l'affecter et se situerait bien en-deça des normes prévues au Règlement relatif à la qualité de l'atmosphère;

11 l'enquête révèle que le bruit serait gênant pour les résidants du lac Alain

et qu'il ferait sentir ses effets principalement à l'heure de pointe du matin; par ailleurs, le niveau de bruit, même assez élevé, ne serait pas de nature à menacer la santé ou l'équilibre physiologique des résidants du lac Alain, puisque l'exposition au bruit ne serait pas prolongée;

12 de plus, le bruit engendré par la circulation serait limité aux deux heures de pointe du matin et du soir, du lundi au vendredi inclusivement, à l'exclusion des fins de semaine et de la période de vacances de la construction;

13 ce sont les camions lourds circulant à vide qui seraient les plus importants générateurs de bruit et aucune évaluation rigoureuse n'a été faite de l'impact qu'ils auraient sur le climat sonore ambiant;

14 même si les déficiences déjà notées dans l'utilisation des méthodes d'évaluation des niveaux de bruit nécessitent de se rabattre sur l'approximation et l'empirisme, les chiffres avancés par Hydro-Québec, dans son document du 3 novembre 1981, semblent assez justes pour ce qui est de la circulation automobile. Malheureusement, les chiffres donnés sont constants et ne tiennent pas compte des crêtes causées par les camions. Il est ainsi presque impossible de juger d'un aspect pourtant essentiel en milieu de villégiature, soit le détachement de la crête sonore par rapport au niveau de bruit ambiant;

15 une étude particulière du niveau de bruit causé par les camions devrait être réalisée si l'option avancée par Hydro-Québec devait être maintenue sans aucune modification;

16 le soussigné considère que l'impact du bruit qui serait imposé au milieu de vie du lac Alain est incontestable bien que temporaire mais n'estime pas qu'il serait de niveau à altérer de façon irréversible et intenable la qualité de la vie au lac Alain, comme le prétend la requérante;

17 conséquemment, avant d'adopter une solution au problème soulevé par la requérante, il faut garder deux prémisses à l'esprit:

i) l'impact est principalement un impact sonore qui ferait sentir ses effets de 6 h à 7 h et de 18 h à 19 h, du lundi au vendredi, à l'exclusion des samedis et des dimanches;

ii) la route qu'envisage d'utiliser l'initiatrice aux abords du lac Alain existe déjà: il s'agit d'une route pavée avec fondations et accotements. Hydro-Québec voudrait y augmenter la circulation au point d'en changer la vocation actuelle pendant les seules années de la construction de la centrale Delaney et tout particulièrement en 1984, 1985 et 1986; il n'existe pas de droit acquis pour la requérante à ce que cette route soit sous-utilisée comme elle l'est actuellement;

18 ces prémisses étant posées, toute solution qui entraînerait la création d'une infrastructure nouvelle permanente porteuse d'impacts biophysiques ou sociaux et humains importants doit être abordée avec la plus grande réserve;

19 à l'enquête, la requérante a demandé que l'alternative qu'elle présente soit recommandée à l'initiatrice pour faire l'objet d'une analyse par des experts. Hydro-Québec a satisfait à cette demande et a déposé ses arguments en faveur du rejet de cette solution dans la réponse qu'elle faisait

tenir au soussigné le 3 novembre 1981;

20 le soussigné comprend que la nature de l'impact appréhendé commande d'y trouver une mitigation mais constate que l'alternative avancée par la requérante serait coûteuse pour le milieu agricole et le milieu naturel;

21 compte tenu de la physique du son, exposée dans les pages précédentes, il y aurait lieu d'explorer la possibilité de repousser la route légèrement vers l'ouest, d'environ 200 mètres, sur une distance équivalente à la longueur du lac Alain. Si la chose était possible, non seulement le bruit en serait-il réduit pour les résidants du lac Alain, mais elle faciliterait grandement les allées et venues des personnes et des voitures autour des chalets pour la plus grande sécurité de tous;

22 à la fin des travaux, une telle route devrait être démolie de façon à rendre dans la mesure du possible le sol à sa destination première. Entre-temps, l'accès à l'actuel tronçon de route pourrait facilement être réservé aux seuls résidants du lac Alain;

23 à nombre égal, le bruit de la circulation des véhicules légers étant surtout fonction de leur vitesse, il y aurait lieu de réduire celle-ci à 45 km/h pendant les heures de pointe, sur toute la longueur du tronçon longeant le lac Alain;

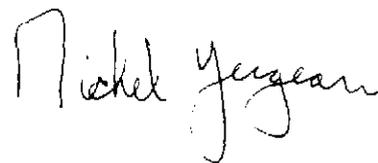
24 les camions lourds appartenant à des camionneurs artisans étant les plus importants générateurs de bruit, il y aurait lieu de prendre des dispositions pour que ceux-ci laissent leur camion au chantier et utilisent des

véhicules légers pour se rendre à leur lieu de travail et en revenir;

25 pour les camionneurs qui n'auraient pas une telle facilité de transport, deux autobus pourraient assurer leur transport quotidien, ce qui limiterait les passages de véhicules lourds à un autobus dans chaque direction pour chacune des heures de pointe;

26 Les objections qui militent en faveur du rejet de l'option transport

par autobus pour tous les ouvriers du chantier ne sauraient tenir pour le transport des seuls camionneurs artisans dont ce pourrait être une condition d'embauche, sans altérer le climat sonore que l'adoption d'une telle solution à plus grande échelle entraînerait.



Michel Yergeau
Vice-président du Bureau d'audiences
publiques

Annexe I

MEMOIRE PRESENTE DEVANT LE COMMISSAIRE DU BUREAU

D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Monsieur Michel Yergeau

L'IMPACT DU RESEAU ROUTIER PROJETE PAR HYDRO-QUEBEC
A L'INTERIEUR DU PROJET DELANEY

SUR

L'ENVIRONNEMENT DU LAC ALAIN

par

L'ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DU LAC ALAIN ENR.

Octobre 1981

TABLE DES MATIERES

	<u>page</u>
0. PREAMBULE	1
0.1 Remerciements	1
0.2 Objet du mémoire	1
0.3 Etonnement face au silence entourant le projet	2
0.4 Précaution concernant l'interprétation du mémoire	2
0.5 Précisions sur l'orientation du mémoire	3
0.6 Plan	4
PREMIERE PARTIE	
1. LES RESIDENTS DU LAC ALAIN, LEUR ASSOCIATION, LEUR INTERET POUR L'ENVIRONNEMENT, ET LEUR ACTIVITES	5
1.1 L'Association des propriétaires du Lac Alain	5
1.2 Les résidents du Lac Alain	6
1.2.1 Des citoyens	6
1.2.2 Des "saisonniers" ou "villégiateurs"	6
1.2.3 Des contribuables à part entière	7
1.3 L'intérêt de l'A.P.L.A. pour la protection de l'environnement	9
1.3.1 L'objectif principal de l'Association	9
1.3.2 L'amélioration des propriétés	9
1.3.3 Les activités de l'Association	11

	<u>page</u>
1.3.4 Quelques dossiers plus élaborés	12
1.3.4.1 Les embarcations motorisées	12
1.3.4.2 Le programme des lacs	12
1.3.4.3 Changement de zonage (Projet Pax-Construction)	13
 DEUXIEME PARTIE	
2. LE PROJET DE LA CENTRALE DE POMPAGE DELANEY	17
2.1 L'annonce globale du projet	17
2.2 Premier geste officiel de l'Association (mars 1981)	18
2.3 Analyse de la réponse du ministère des transports	19
2.4 Deuxième geste officiel de l'Association (juillet 1981)	23
2.5 La consultation des documents du Projet de la centrale de pompage Delaney	24
2.6 Demande d'audience publique	25
2.7 Dernière démarche de l'Association auprès du Conseil municipal de St-Raymond (octobre 1981)	25
2.8 La consultation du document B-14 et l'argumentation de l'Association	27
 <u>TROISIEME PARTIE</u>	
3. VERS UNE SOLUTION ALTERNATIVE	31
3.1 La variante plutôt que le redressement du Rang Mgr Vachon	32
3.2 La variante corrigée jusqu'à la route F-2	34
3.3 Un tracé de route véritablement respectueux de l'envi- ronnement global	36

	<u>page</u>
4. CONCLUSION	42
4.1 Première recommandation	42
4.2 Deuxième recommandation	43
4.3 Mot de la fin	44
 REMERCIEMENTS	 45
 EQUIPE DE TRAVAIL AYANT PARTICIPE A LA PRESENTATION DE CE MEMOIRE	 46

Monsieur le Commissaire enquêteur,

0. PREAMBULE

0.1 Remerciements

Au tout début de ce mémoire, l'Association des propriétaires du Lac Alain Enr. veut remercier monsieur le ministre délégué à l'Environnement pour avoir bien voulu répondre à sa requête en lui permettant d'exprimer publiquement, par la voix de ses représentants, ses appréhensions, ses craintes et finalement son opposition à une recommandation spécifique mentionnée dans le "Rapport sur les études d'avant-projet de la Centrale de pompage Delaney".

0.2 Objet du mémoire

Etant donné la rumeur circulant dans la région à l'effet que l'Association s'opposerait systématiquement à l'ensemble du "Projet Delaney", il apparaît très important à l'Association de signaler et d'établir clairement, devant vous, monsieur le Commissaire, que son intervention ne veut porter que sur un aspect bien particulier du "Rapport d'Hydro-Québec", à savoir: une section du réseau routier. De plus, l'Association affirme qu'elle n'a pas l'intention de remettre en cause l'ensemble des 85,5 KM de routes projetées dans ce volumineux rapport. Son unique préoccupation à l'intérieur du présent mémoire est de contester le choix fait par Hydro-Québec de privilégier, comme voie d'accès à la Centrale, un tracé de route qui utiliserait le Rang Saguenay à la hauteur du Lac Alain, donc qui le longerait sur plus d'un kilomètre. Cette unique préoccupation peut d'ailleurs être vérifiée par le contenu d'une lettre que l'Association adressait le 8 septembre dernier au ministre de l'Environnement pour lui demander la tenue d'une audience publique sur ce point précis et aussi par le mandat explicite que monsieur Marcel Léger vous confiait par la suite (cf. Annexe 1).

0.3 Etonnement face au silence entourant le projet

Ceci dit, monsieur le commissaire, l'Association doit tout de même vous faire part de son étonnement d'être le seul organisme à avoir demandé la tenue d'une audience publique sur un projet d'une telle envergure. Cette audience lui fut refusée et fut remplacée par la présente enquête en raison des caractères ponctuels et spécifiques du problème soulevé par l'A.P.L.A. L'étonnement vient de ce que beaucoup de questions surgissent face au projet et au silence qui l'entoure. Le rapport d'étude d'avant-projet de l'H.Q. friserait-il la perfection? Serait-il sans failles? Le seul critère de rentabilité économique qui semble prévaloir pour les gens de la région étoufferait-il chez certains le désir inavoué de demander des précisions à l'Hydro-Québec sur quelques éléments du rapport d'impact? Constatant le peu de personnes ou d'organismes qui ont pris la peine de consulter l'étude d'impact au cours de la période d'information prévue à cette fin (5 août au 18 septembre) devons-nous conclure que la peur de nuire à la réalisation de cette Centrale de pompage, fait qu'on accepte globalement le projet en se disant que dans l'ensemble les conséquences positives l'emporteront sur les effets négatifs? A ces questions et à beaucoup d'autres plus spécifiques, nous présumons, et nous espérons surtout, que les gens de la région et plus précisément les organismes les plus concernés par le projet DeLaney ont fait un examen minutieux de l'ensemble du projet et de toutes ses implications, et qu'ils en sont satisfaits. Nous réaffirmons cependant notre regret d'être l'unique groupe demandant officiellement à l'Hydro-Québec d'améliorer une courte section de l'ensemble de son réseau routier.

0.4 Précaution concernant l'interprétation du mémoire

Rappelons-le, l'A.P.L.A. ne s'oppose pas à l'ensemble du projet. Le fait que l'Association soit la seule à rompre le silence entourant le projet risque de concentrer toute l'attention autour de son intervention. D'un côté, l'Association est fière d'avoir l'occasion de

faire valoir publiquement son point de vue concernant une valeur qui lui tient à coeur, à savoir la qualité de l'environnement. De l'autre, elle est consciente que les objections qu'elle soulève pourraient servir d'occasion et de prétexte pour que des autorités concernées récupèrent sa protestation pour légitimer des décisions fondées sur de tout-autres données; décisions pouvant aller jusqu'à l'abandon du projet dans son ensemble. L'Association récuse donc toute interprétation de sa démarche présente qui tendrait à lui faire porter l'odieux d'un abandon global du projet. Il n'y a aucune commune mesure entre les coûts impliqués par la solution de rechange proposée dans ce mémoire et les argents déjà investis et encore à investir dans l'ensemble du projet.

0.5 Précisions sur l'orientation du mémoire

Etant donné les résistances rencontrées auprès des autorités municipales concernant la présente démarche, il nous apparaît nécessaire de préciser, en terminant ce préambule, que l'orientation de l'A.P.L.A. concernant le projet Delaney ne doit pas être assimilée à l'action menée récemment à propos du projet de carrière de Pax-Construction. Le détail de la prise de position de l'Association sur ce projet sera développé plus loin. Nous croyons suffisant de mentionner ici que le projet de carrière compromettrait directement l'environnement du Lac Alain, c'est pourquoi l'A.P.L.A. s'est objectée au projet même. Dans le cas présent, seule une modalité d'aménagement du réseau routier met en cause l'environnement. L'A.P.L.A., répétons-le, est probablement d'accord avec l'ensemble du projet et se réjouit à l'avance des retombées économiques et autres escomptées pour la région. Elle n'en veut pas moins intervenir pour améliorer le projet et prévenir des inconvénients liés au réseau routier à un moment où il est encore possible de le faire.

Malgré le fait que des rumeurs circulent à l'effet que le projet Delaney soit retardé en raison de la conjoncture économique, l'A.P.L.A. ne peut renoncer à exprimer son point de vue sur la base d'une hypo-

thétique décision d'abandon du projet. Si le projet n'a pas lieu, le mémoire sera sans portée à court terme. S'il a lieu, l'abstention d'intervenir de l'A.P.L.A. serait interprétée comme un accord tacite et il sera alors trop tard pour intervenir. C'est pourquoi l'A.P.L.A. croit de son devoir d'intervenir immédiatement dans le dossier et refuse de jouer le rôle de bouc émissaire soit en étant affublé du préjugé de contestataire systématique dont l'unique intention est de saboter le projet, soit encore en devant supporter, à cause de son silence, les inconvénients de pollution si le réseau routier est aménagé tel que prévu par l'Hydro-Québec.

0.6 Plan du mémoire

Dans une première partie, nous décrivons l'A.P.L.A., les résidents, et évoquerons sommairement leur intérêt et leurs réalisations concernant la qualité de l'environnement. Une seconde partie traitera, des événements et implications du projet de la Centrale de pompage Delaney.

Dans une troisième partie le mémoire tentera d'ébaucher certaines alternatives méritant, à notre avis, une étude plus poussée par des experts, afin de trouver une solution de rechange qui protège l'environnement du lac Alain, et même un environnement plus vaste. Cette ébauche, étant donné les ressources limitées dont nous disposons, ne peut atteindre le degré de minutie des études déjà menées par l'H.Q. sur le projet auquel cette société s'était arrêtée. L'A.P.L.A. est convaincue que l'H.Q. et le ministère des transports disposent des ressources nécessaires pour mener à terme une solution finale de rechange qui concorde avec les objectifs poursuivis dans le présent mémoire.

PREMIERE PARTIE

1. LES RESIDENTS DU LAC ALAIN, LEUR ASSOCIATION, LEUR INTERET POUR L'ENVIRONNEMENT, ET LEURS ACTIVITES

1.1 L'association des Propriétaires du Lac Alain

L'enquête dans le cadre de laquelle prend place la présente intervention a été accordée par le ministre de l'environnement à la suite de la demande faite par l'A.P.L.A. Enr.

L'A.P.L.A. est une association sociale reconnue comme telle par un acte enregistré au bureau du protonotaire du Québec en date du 19 juillet 1973. L'Association regroupe 32 des 42 propriétaires de terrains entourant le LAC ALAIN qui compte 52 résidents.

L'appartenance à l'A.P.L.A. se signifie par le paiement par chaque membre d'une cotisation volontaire annuelle. L'Association agit par un bureau de direction composé de 6 membres élus lors d'une assemblée générale annuelle et un exécutif de 3 membres choisis par les directeurs voit à donner suite aux décisions de ce bureau. Les faits depuis 1973 tendent à démontrer que les décisions et politiques adoptées par l'Association sont reconnues comme émanant de l'autorité responsable du bien commun de l'ensemble des résidents. En l'absence d'une disposition juridique explicite accordant à l'Association le mandat de porte parole officiel des résidents du Lac Alain, il nous apparaît pertinent d'évoquer dans le présent mémoire, les réalisations de l'Association, auxquelles se sont raliés les résidents, afin d'illustrer les fondements de la crédibilité de l'Association.

1.2 Les résidents du Lac Alain

1.2.1 Les citadins

Oui pour la plupart, nous sommes de ces gens de la ville qui dès 5 heures chaque matin sont réveillés par le bruit des véhicules-moteurs qui commencent à circuler sur les grandes artères. Nous sommes de ces personnes qui, pour se rendre à leur travail, ou en revenir, doivent patienter dans des embouteillages monstres et respirer du monoxyde de carbone à "plein nez". Pour ceux d'entre nous qui vivons à proximité des grands boulevards, il y a nécessité, en plein coeur d'été, de fermer les fenêtres pour pouvoir écouter convenablement un bulletin de nouvelles ou tout simplement pour converser normalement dans la maison. Toutes les nuits, par la force de l'habitude et comme une drogue, le bruit est devenu notre somnifère. A chaque semaine, de pauvres malheureux et très souvent des enfants se font happer par des autos filant à vive allure et cela en marchant sur le trottoir. D'après l'avis d'éminents spécialistes, le stress, la tension nerveuse, les virus de toutes sortes, qui affectent trop souvent les membres de nos familles sont dus en grande partie aux effets néfastes de la pollution par le bruit et la poussière. Oui, monsieur le commissaire, en très grande majorité et par nécessité, les membres de l'Association des propriétaires du lac Alain sont des citadins.

1.2.2 Des "saisonniers" ou "villégiateurs"

Mais un jour, ces mêmes personnes n'en pouvant plus de vivre continuellement dans un environnement aussi malsain ont été envahies d'un immense désir de reprendre contact avec la nature, de respirer l'air pur. Subitement, ils ont rêvé de plus en plus de retrouver un paradis perdu où les membres de leur famille pourraient s'endormir dans le calme et se réveiller au chant des oiseaux. Ils ont voulu, au moins quelques jours par semaine et quelques mois par année, se permettre de relaxer, de se détendre, d'oublier la ville et le travail pour vivre au rythme de la nature. Favoriser chez

leurs enfants un contact réel avec la nature pour une éducation à l'émerveillement, à la contemplation et à la protection de l'environnement est devenu pour eux une priorité.

En regardant les lieux les plus accessibles en dehors de la ville, ils ont découvert et tenu à vérifier sur place les allégations publicitaires faites par des organismes de la région de St-Raymond et plus particulièrement celles de la Chambre de commerce locale vantant les mérites de son milieu aux gens épris de beauté, de calme et de détente. Séduits par ce petit lac au cachet très typique et à cet environnement d'une beauté indescriptible, ils ont opté pour ce coin de terre et décidé de se joindre à des centaines d'autres personnes des lacs Rita, Sergent, Sept-Iles et beaucoup d'autres qui ont choisi la région de Portneuf pour réaliser leur rêve. Par ce choix, ils sont ainsi devenus, pour la majorité à temps partiel, les "saisonniers" ou les "villégiateurs" du Lac Alain. Voilà un terme, monsieur le commissaire, dont certaines personnes ou certains organismes de St-Raymond ne se gênent pas de se servir par la voie des médias d'information et tout dernièrement en pleine séance du Conseil municipal, laissant ainsi sous-entendre à la population, d'une façon fautive que les résidents du Lac Alain sont des "moitiés de citoyens" avec des "demi-droits".

1.2.3 Des contribuables à part entière

Devant de tels propos, l'association des propriétaires du lac Alain proteste énergiquement et tient à affirmer publiquement à l'occasion de cette enquête que ses résidents en même temps qu'ils sont des "citadins" et des "villégiateurs" sont aussi des contribuables à part entière. Messieurs les conseillers municipaux oublient trop facilement cette donnée importante.

La municipalité de St-Raymond paroisse compte en effet environ 5 000 résidents parmi lesquels 3 000 sont des domiciliés à temps complet et 2 000, c'est-à-dire 40% sont des résidents non permanents. Le bien commun dont les élus municipaux sont responsables

devrait commander chez eux un souci à l'égard de l'ensemble de la population. Conséquemment toute la population est en droit d'attendre que le conseil promeuve des services et soutienne, à l'occasion, les objectifs de chacune de ces composantes. L'Association croit que, dans certaines circonstances, la population est disposée à accepter que le Conseil municipal assume un rôle de concertation, de conciliation et même d'arbitrage pourvu que ce conseil agisse dans le respect des droits de chacune des composantes. Par ailleurs sachez que, du point de vue de l'Association, la crédibilité d'un conseil municipal se trouve compromise dès lors qu'il cesse de considérer chacun de ses résidents comme un citoyen à part entière.

A notre connaissance, si on met de côté les technicalités du rôle d'évaluation, le compte de taxes que reçoit chaque année un villégiateur n'est pas établi au prorata de sa présence saisonnière. Par le règlement de son compte de taxes, chaque résident du lac Alain, chaque saisonnier comme on aime à l'appeler ne partage-t-il pas à part égale avec les autres citoyens le coût des services offerts à l'ensemble de la population? Tout en étant heureux de contribuer pour sa part au bien être de la population en général, chacun des membres de l'Association pourrait ici interroger longuement les autorités municipales sur le nombre et la qualité des services qu'il obtient en retour.

Egalement, monsieur le commissaire, l'Association ne peut passer sous silence les milliers de dollars que ses membres injectent chaque année dans l'économie de la région par l'achat de biens convertibles, de lingerie, de matériaux de construction, d'objets à caractère récréatif tel que: canots, pédalos, articles de pêches, etc. De l'aveu même de nombreux commerçants de la région, un bon nombre d'entre eux serait devant l'obligation de fermer leurs portes si ce n'était des "saisonniers" ou "villégiateurs".

1.3 L'intérêt de l'A.P.L.A. pour la protection de l'environnement

1.3.1 L'objectif principal de l'Association

Tel qu'on peut le discerner à travers ses activités depuis sa fondation, l'objectif principal de l'Association est la conservation et l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement de ce milieu de villégiature. C'est à cette fin que l'Association fait partie officiellement de la Fédération des Associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL) depuis 1977.

1.3.2 L'amélioration des propriétés

Rétrospectivement, on peut affirmer que l'origine même de l'Association est redevable à une préoccupation des riverains du lac Alain concernant la qualité du milieu, préoccupation profonde qui remonte au tout début du développement de ce milieu comme site de villégiature. Même en l'absence d'un regroupement officiel voué à la qualité de l'environnement, et antérieurement même aux campagnes publicitaires de l'Etat en matière d'environnement, on peut noter une forte préoccupation des résidents pour la conservation de la protection du milieu. Signalons, entre autres, les faits suivants:

- si on recule seulement d'une quinzaine d'années, on faisait des feux avec de vieux pneus sur la glace du lac, de sorte, qu'au printemps tous les résidus s'amoncelaient au fond;
- une piste de danse était aménagée sur pilotis aux abords du lac, pilotis dont on vient d'enlever récemment les fondations de ciment désagrégées;
- le terrain de stationnement entourant la salle de danse constituait un grand emplacement dénudé de végétation;

- une bonne portion d'une des propriétés aux abords du lac servait, en pratique, de dépotoir à ciel ouvert;
- des activités organisées d'amateurs de ski-doo sur le lac occasionnaient la pollution du lac par le répandage de pétrole, de cannettes et de réservoirs, etc. que l'on repêche encore fréquemment;
- l'architecture des résidences ne révélait pas un souci très marqué de préoccupation esthétique.

Comme on peut le constater sur place, maintenant, les résidents ont beaucoup travaillé à améliorer la qualité de l'environnement:

- il n'y a plus d'activités organisées de ski-doo sur la glace du lac: courses, feux de joie, rassemblements festifs;
- environ 40 sapins et pins ont été plantés sur le terrain de stationnement réaménagé;
- deux résidences ont été construites sur l'emplacement de la salle de danse et les bâtiments rudimentaires qui l'entouraient ont été démolis;
- un terrassement a comblé l'amoncellement d'ordures du dépotoir à ciel ouvert;
- il n'est pas rare lors du nettoyage annuel de voir un résident repêcher à pleine embarcation des vestiges de l'ancien usage qu'on avait fait du lac.

Plusieurs résidents investissent chaque année pour l'amélioration de leur propriété en aménageant des potagers, en plantant des arbres fruitiers et autres, en construisant des rocailles fleuries, en effectuant des travaux de terrassement, autant d'indices qui dénotent une préoccupation commune pour embellir le site.

Par delà toute trace écrite et toute intervention concertée par une quelconque association, les changements apportés au lac Alain depuis les vingt dernières années révèlent un consensus, non écrit mais dynamique, sur l'importance de conserver et d'améliorer le milieu.

1.3.3 Les activités de l'Association

L'association a été fondée par les propriétaires qui voulaient se doter d'un instrument approprié pour structurer et concerter leurs efforts, pour améliorer le milieu. En consultant les procès-verbaux de l'Association de 1973 à 1980, on peut relever plusieurs décisions dans lesquelles se trouvent cristallisées les volontés de l'ensemble des résidents. Mentionnons, entre autres:

- l'amélioration du barrage pour un contrôle du niveau de l'eau;
- l'interdiction de faire des feux en hiver sur la surface glacée;
- l'identification des embarcations motorisées dans le cadre d'une visée à long terme de leur élimination;
- l'analyse annuelle de l'eau;
- l'inspection occasionnelle de fosses septiques donnant des indices de pollution;
- le nettoyage annuel des rives du lac;
- la demande au Conseil municipal de boîtes pour le dépôt des vidanges;
- la demande adressée au Conseil municipal d'installer des lumières pour prévenir le risque d'accidents sur la route longeant le lac Alain.

1.3.4 Quelques dossiers plus élaborés

Dans la même ligne de continuité, il nous faut signaler particulièrement quelques dossiers qui ont retenu l'attention de l'Association au cours des dernières années:

1.3.4.1 Les embarcations motorisées

Il y a 2 ans, les dirigeants de l'Association décidèrent de mener une campagne de sensibilisation auprès des propriétaires pour éliminer définitivement les embarcations motorisées sur le lac Alain. Appuyée par un fort pourcentage de signatures, une demande d'adoption d'un règlement prohibant les dites embarcations fut adressée et adoptée par le Conseil municipal de la Paroisse St-Raymond au mois de septembre 1980. Au cours du dernier été, la réponse des riverains aux efforts de l'Association fut manifeste. Maintenant, on ne voit sur le lac que des pédalos, des canots et de petits voiliers; les eaux du lac sont claires, calmes et sécuritaires et la pétarade des moteurs a fait place au chant des oiseaux.

(Pour consulter les documents officiels liés à ce dossier, cf. annexe 2)

1.3.4.2 "Le programme des lacs"

Après de multiples démarches auprès du Ministère de l'Environnement, du Conseil municipal de la Paroisse St-Raymond et du député de Portneuf à l'Assemblée nationale, la demande de l'association pour être intégrée au Programme des lacs a été reçue positivement par les autorités concernées le 20 août 1980. L'association des propriétaires du Lac Alain Enr. est présentement inscrite sur une liste d'attente et ses membres espèrent pouvoir bénéficier très bientôt:

a) d'un relevé de la qualité des eaux du lac;

- b) d'une classification des installations septiques;
- c) d'un plan correctif à la situation telle qu'évaluée dans le cadre des opérations précédentes.

L'engagement personnel des membres de l'Association pour demander d'être intégré au programme des lacs leur a permis de prendre conscience que leurs préoccupations à l'égard de la qualité de l'environnement sont partagées par des organismes d'envergure provinciale tel FAPEL, et rejoignent des orientations définies au niveau du gouvernement provincial.

(Pour consulter les documents officiels liés à ce dossier, cf. annexe 3)

1.3.4.3 Changement de zonage (PROJET PAX-CONSTRUCTION)

Toujours dans l'optique de protéger l'environnement du lac Alain, l'association des propriétaires a procuré un appui concret à un groupe de cultivateurs qui désirait empêcher l'implantation d'une carrière (gravière et sablière) à proximité de leurs terres, en même temps que très proche des lacs Alain et Rita. Avec la participation des membres de l'Association, le Comité du NON l'emporta lors d'un référendum en juillet dernier.

Ce dossier fut le premier dans lequel l'Association a senti que son intervention suscitait un certain remous dans la population régionale. D'abord étonnés de ne pas être considérés comme parties à la consultation concernant un projet qui les touchait directement, les résidents du Lac Alain ont fait parvenir une lettre au Conseil municipal de St-Raymond, l'interrogeant sur le fait de leur exclusion de la consultation, et exprimant leur objection au changement de zonage pour des motifs de qualité de l'environnement. Cette lettre était accompagnée d'une pétition signée par 94 personnes.

En réponse à cette lettre, le Conseil municipal, en date du 3 juin 1981, en plus de fournir les explications juridiques motivant l'exclusion des résidents du Lac Alain de la consultation, suggérait d'orienter la demande vers le Ministère de l'environnement. L'Association donnait suite à cette indication de la municipalité dans une lettre adressée au ministre délégué à l'environnement en date du 9 juin 1981.

Exclus de la consultation sur le changement de zonage, les résidents du Lac Alain ont pu néanmoins être témoins, de l'extérieur, (témoins silencieux, démunis mais quand même intéressés) de la démarche de 23 propriétaires, qui n'étaient ni citadins ni saisonniers, et qui, par leur signature, se sont opposés au changement de zonage autorisant l'installation de la carrière de Pax-Construction dans leur environnement. Par leur démarche, le soir du 29 juin 81, ces 23 contribuables forçaient le Conseil municipal à faire un choix entre clore le processus sur le champ, ou procéder par voie de référendum. Le Conseil municipal opta pour la tenue d'un référendum qui eut lieu les 27 et 28 juillet 1981. A cette étape du débat, l'association s'est impliquée de deux façons:

- en préparant une feuille publicitaire décrivant les enjeux en cause et invitant les citoyens habilités à voter à exercer leur droit;
- en participant activement à la campagne référendaire en dépit du fait que les résidents du Lac Alain étaient toujours exclus de la consultation.

Du point de vue de l'Association, sa participation au référendum comme partisan du NON était aussi légitime que celle des organismes et personnes partisans du OUI tels que Pax-Construction Inc., la Société d'expansion économique de Portneuf, le député de Portneuf à la Chambre des communes, et la Chambre de commerce de St-Raymond.

Monsieur le Commissaire, il peut vous apparaître agaçant et même indisposant que l'Association, dans le présent mémoire, multiplie les précautions et les mises en garde concernant l'objet propre de sa démarche et les objectifs qu'elle poursuit. Toutefois, le dossier du changement de zonage (Pax-Construction) constitue la première expérience de l'Association qui comportait des retombées en dehors de ses "eaux". La réaction de certains agents du milieu telle qu'elle s'est exprimée dans les média d'information en particulier "Le Courrier de Portneuf", a permis à l'Association de constater la prédominance très grande des préoccupations économiques sur celles de l'environnement. Non seulement a-t-on prêté à l'Association des intentions d'obstruction systématique au détriment des avantages économiques éventuels d'un projet, mais encore on s'est appliqué à disqualifier le statut même et le droit de parole des défenseurs de cette valeur qu'est le souci de la qualité de l'environnement. Ce n'est donc pas le discours en faveur de l'environnement que les tenants du OUI ont cherché à désarticuler, on s'en est pris au statut de "saisonniers", de "résidents non-permanents" de ceux qui tenaient de discours.

Il n'est pas possible à l'Association d'évaluer dans quelle mesure les retombées économiques du Projet Delaney profiteront à l'ensemble de la population régionale, ni quelle sera la durée de ces retombées, ni même si seulement un petit nombre en sera réellement bénéficiaire, mais, à son avis, il n'est pas improbable que soit tenu à l'égard de l'Association et de son présent mémoire le même type de langage que la population a pu entendre lors de récentes séances du Conseil municipal ou qu'elle a pu lire dans Le Courrier de Portneuf du 4 août 1981.

Voilà pourquoi, nous tenons à rappeler que l'Association ne s'objecte pas systématiquement à tout projet de développement de type industriel dans la région, mais réclame le droit de s'expri-

mer et d'être entendu comme défenseur de cette valeur négligée qu'est la protection et l'amélioration de l'environnement.

(Pour consulter les documents officiels liés à ce dossier, cf. annexe 4)

DEUXIEME PARTIE

2. LE PROJET DE LA CENTRALE DE POMPAGE DELANEY

2.1 L'amorce globale du projet

Les membres de l'Association comme l'ensemble de la population ont été informés du projet de la Centrale de pompage Delaney par la voie d'articles de journaux et de bulletins de nouvelles présentant globalement les données essentielles du projet sans fournir de détails précis. Ces primeurs remontent vaguement à 6 ou 7 ans. A l'instar des projets comme le port de Gros Cacouna, et de l'usine Volkswagen chacun se permettait de se réjouir d'une telle éventualité, et d'en soupeser les probabilités, sans s'inquiéter d'éventuels inconvénients qu'il aurait à en subir. Vu l'absence d'informations précises, l'Association, comme beaucoup d'autres organismes probablement, adoptait une attitude "attentiste": "attendons, on verra".

A l'automne 1979, des membres de l'Association apprennent que certaines réunions sont organisées en vue d'informer et de consulter des groupes sur les impacts éventuels de telle ou telle partie du projet les touchant directement. Les échos qui parviennent à l'Association sur la teneur de ces rencontres laissent entendre que plusieurs tracés routiers sont mis de l'avant sans que personne ne sache exactement lequel sera privilégié. N'étant pas personnellement informée sur ce projet ni invitée à exprimer son point de vue ni par la municipalité de St-Raymond, ni par l'Hydro-Québec, l'Association croyait pouvoir escompter que, parmi l'ensemble des tracés supposément mis de l'avant, aucun ne toucherait directement l'environnement du lac Alain.

Ce n'est qu'à la vue des camions de l'Hydro-Québec et des balises d'arpentage que des travailleurs posaient le long du Rang Mgr Vachon au printemps 1981, que les membres de l'Association prirent conscience qu'ils semblaient de plus en plus concernés par l'un des tracés de routes éventuels du projet. C'est à la suite de cette constatation que l'Association décidait d'intervenir.

2.2 Premier geste officiel de l'Association (Mars 1981)

Dans une lettre adressée au Conseil municipal de la Paroisse de St-Raymond en date du 23 mars 1981, l'Association faisait part de ses inquiétudes concernant une partie du réseau routier projeté à l'intérieur du projet Delaney et de son impact sur la qualité de l'environnement du lac Alain. Dans cette même missive, l'association demandait une prise de position ferme de la part des conseillers municipaux pour protéger l'environnement du lac Alain. Une copie de cette lettre fut envoyée à:

- M. Marcel Léger, ministre délégué à l'environnement,
- M. Denis DeBelleval, ministre du transport,
- M. Michel Pagé, député de Portneuf,
- M. André Girard, maire de la paroisse de St-Raymond,
- M. Raymond Pelletier, de l'Hydro-Québec.

En réponse, l'Association recevait du Conseil municipal un accusé de réception accompagné d'un extrait du procès-verbal de la séance du Conseil dans lequel ce Conseil déclarait "appuyer la demande de l'Association concernant les tracés de routes au sujet du projet Delaney", informait l'Association qu'il avait lui-même demandé des informations à l'Hydro-Québec concernant le tracé des routes, et achevait une copie de la demande de l'Association à l'Hydro-Québec.

De la part des destinataires à qui l'Association avait fait parvenir une copie de la lettre adressée au Conseil municipal, lui parvenaient les réactions suivantes:

- Michel Pagé, député de Portneuf à l'Assemblée nationale adressait en date du 1^{er} avril 1981 un accusé de réception. Une seconde lettre, en date du 7 mai, promettait d'informer l'Association des développements ultérieurs. L'Association n'a rien reçu depuis, de la part du député Pagé.

- Du maire de St-Raymond, paroisse, M. André Girard, l'Association n'a rien reçu.
- De l'Hydro-Québec, M. Pelletier répondait qu'il acheminait la lettre au responsable du projet, en exprimant l'assurance de la "collaboration de l'Hydro-Québec pour informer l'Association des développements dans ce dossier". Aucune information sur les développements dans ce dossier n'a été adressée à l'Association par l'Hydro-Québec depuis la réponse de M. Pelletier en date du 27 mars 1981.
- Du ministère de l'environnement l'Association a reçu un accusé de réception comportant des précisions sur le contexte légal dans lequel s'inscrivait sa démarche ainsi que des indications sur la marche normale à suivre dans le dossier. L'Association apprenait ainsi que l'Hydro-Québec devait obtenir un certificat d'autorisation avant de pouvoir entreprendre la réalisation du projet Delaney et que ce certificat ne serait émis qu'à la suite de consultations menées sous la responsabilité du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. C'est donc sur la base de ces indications que l'Association a planifié son intervention, procédure normale qui la conduit à être ici ce soir.
- Du ministère des transports parvenait à l'Association une réponse substantielle, en date du 21 avril, réponse qui mérite une attention particulière.

2.3 Analyse de la réponse du Ministère des transports

L'Association a pu apprécier l'attention apportée par le Ministère des transports à sa demande. En effet, deux fonctionnaires, dit la réponse, se sont rendus sur les lieux pour évaluer le contexte de l'intervention de l'Association. La teneur d'ensemble de la réponse de ce ministère révèle qu'un bon nombre des éléments signalés dans la lettre de l'association a fait l'objet d'examen minutieux.

Outre le fait qu'un point de l'argumentation de l'Association ait été passé sous silence, à savoir le principe qu'il est illogique de compromettre un acquis en regard de considérations futures d'aménagements récréatifs hypothétiques, qu'il nous soit permis de répliquer point par point aux réponses fournies par le ministère des transports concernant les arguments contenus dans la lettre de l'Association.

Que le ministère des transports félicite l'Association pour son intérêt à l'égard de la protection du potentiel récréatif du lac Alain, et l'encourage dans ses démarches en vue d'obtenir son intégration au "Programme des lacs" du ministère de l'Environnement peut représenter une habile formule d'encouragement mais ne répond aucunement aux arguments de l'Association à l'effet que le fait de privilégier un tracé de route qui longe le Lac Alain irait à l'encontre des énergies investies par les résidents pour améliorer l'environnement de ce secteur et annulerait en même temps la récente démarche de l'Association pour faire partie du projet des lacs. Ce qu'il faut entendre à travers ces félicitations c'est que le ministère des transports ne peut prendre en considération ces arguments car ils sont étrangers au mandat du ministère concerné.

Face à l'argument de l'Association à l'effet qu'une route très achalandée multiplierait les risques d'accidents... le ministère des transports formule sa réponse car cet argument relève de sa juridiction. Nous examinons de plus près cette réponse.

La menace pour la vie des usagers du lac et particulièrement des enfants qui utilisent la présente route pour faire du jogging ou de la bicyclette se trouverait écartée, aux yeux du ministère des transports, si on "départait sur le chemin reliant les lacs Alain et Rita, par exemple, les activités pratiquées actuellement par les adultes et les enfants sur la route".

Monsieur le Commissaire, le ministère des transports a certainement eu un moment d'inattention. Il aurait dû suggérer de déplacer le lac lui-même pour y aménager une piste de bicyclettes et de jogging... Pour être sérieux, par où, croyez-vous, les usagers du sentier reliant les lacs Alain et Rita devront-ils passer pour accéder à leurs résidences respectives?

Les données statistiques fournies par le ministère des transports concernant la circulation qu'engendrera le projet Delaney nous apparaissent soupçonnables si on les compare à celles que fournit l'étude d'impact de la circulation faite par Roche et Associés limitée, (document B-14 sur lequel nous reviendrons plus loin). Alors que le ministère des transports parle d'environ "850 véhicules par jour dont une quinzaine de camions, l'étude d'impact, aux pages 54 et 55, arrive dans l'hypothèse où on rejette l'option transport par autobus à des totaux de 934 automobiles et 55 camions le soir. Quoiqu'il en soit de la querelle de chiffres qui pourrait être introduite ici, l'Association tient à faire remarquer que, dans un contexte de circulation dense, on ne compte pas moins de 20 entrées empruntées par 52 résidents et ce, à l'intérieur d'un seul kilomètre de route. Si le ministère des transports a une véritable solution à apporter aux risques d'accidents, l'Association sera heureuse d'en prendre connaissance.

Passons maintenant à l'analyse du raisonnement que suit le ministère des transports concernant la proximité entre les résidences et la route. "Il est certes regrettable, écrit le ministère, que l'occupation de ce lac n'ait pas davantage tenu compte du voisinage de la route". Faut-il entendre par là que ce qui est prioritaire c'est la route et qu'il faut disposer les résidences en fonction de la route? Monsieur le commissaire, j'ai toujours cru que l'aménagement de routes était un service qu'une société se donne pour le bien être et la commodité de déplacement des citoyens. Si je peux comprendre qu'un ministère des transports en vienne à raisonner, par

déformation professionnelle, en accordant priorité aux routes sur leurs usagers, il m'est impossible de me rallier à cette logique car elle est contraire au bon sens le plus élémentaire. Je veux bien admettre qu'une voie naturelle de circulation, telle une rivière, un fleuve, etc. impose à l'homme qu'il s'adapte à cette réalité. Mais, jusqu'à preuve du contraire, il m'apparaît qu'une route est fabriquée de main d'homme et que son tracé n'échappe pas au contrôle de cet homme.

La réponse du ministère ajoute: "il semble bien que l'accès direct à la propriété ait prévalu sur la possibilité d'une nuisance due à la circulation routière". Cet argument semble répondre à celui de l'Association à l'effet que "le projet de réseau routier diminuerait la valeur des propriétés en tant que milieu répondant à des critères de tranquillité, d'air pur et de détente". Le ministère des transports argumente comme si les résidents actuels du Lac Alain avaient eu à faire une option entre l'accès direct à la propriété et la tranquillité, au moment de la décision de choisir tel ou tel emplacement autour du lac pour s'y installer. Or jusqu'au choix du tracé de route définitif de l'Hydro-Québec, une telle option n'était absolument pas à considérer, car la route a toujours été jusqu'à présent un rang à circulation normale et donc tranquille. S'il est vrai que jusqu'ici les résidents n'ont pas eu ce choix à faire, il demeure que, pour l'avenir, le tracé de route proposé par l'Hydro-Québec, obligera les éventuels acheteurs à considérer cette option. La réponse du ministère des transports ne résout donc absolument pas l'argument soulevé par l'Association, au contraire, elle le confirme.

Enfin le ministère des transports montre ses couleurs lorsqu'il écrit: "Soyez assuré que l'axe routier retenu le sera en fonction du moindre impact environnemental, du moindre dommage au territoire agricole tout autant que sur une pratique de notre ministère de ne pas doubler sans nécessité les infrastructures routières ni, conséquemment, les frais d'entretien à très long terme.

Ce que l'Association entend par ce paragraphe, c'est que:

- 1- le moindre impact environnemental devra être démontré devant le ministre délégué à l'environnement;
- 2- le moindre dommage au territoire agricole relève du ministère de l'agriculture (zone verte);
- 3- et la pratique du ministère des transports est gouvernée par des impératifs d'abord économiques.

L'Association tient à remercier le ministère des transports pour sa réponse car elle lui a permis de discerner le lieu le plus propice pour se faire entendre, à savoir ici même, devant vous Monsieur le Commissaire. Cette réponse a en outre éclairée l'Association sur le seul type d'argumentation recevable pour défendre ses droits à savoir la conservation et l'amélioration de l'environnement.

2.4 Deuxième geste officiel de l'Association (Juillet 1981)

Évaluant l'impact de son premier geste, l'Association jugea opportun de revenir à la charge auprès du Conseil municipal pour lui demander de préciser l'appui déjà accordé lors de la première démarche.

L'absence d'informations de la part de l'Hydro-Québec et du député de Portneuf malgré les promesses faites en réponse à cette première démarche a incité l'Association à demander au Conseil municipal de déclarer prioritaire la protection du lac Alain et de s'engager à défendre cette priorité dans l'un ou l'autre des Comités où des décisions seraient prises concernant le tracé de route.

Étant donné l'appui global discernable dans le procès-verbal de la séance du Conseil du 6 avril 1981, l'Association se croyait assurée de l'appui inconditionnel de la municipalité. Ce n'est pas sans surprise qu'elle a constaté les réticences des membres du conseil, réti-

cences basées sur un manque de données précises de leur part. En même temps, l'Association était informée qu'une vaste documentation serait bientôt mise à la disposition des intéressés par les soins du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, du 5 août au 18 septembre 1981, et que, dans le cadre de cette information, les organismes intéressés pourraient poser leurs questions et être entendus. Ce second geste de l'Association s'est donc soldé par un refus du Conseil municipal de prendre une position claire pour ou contre sa démarche.

2.5 La consultation des documents du Projet de la centrale de pompage Delaney

Le 6 août 1981, à la salle du Conseil de la Paroisse de St-Raymond, par l'intermédiaire de son secrétaire, l'association prenait connaissance de la documentation concernant la "Centrale de pompage Delaney" et, plus précisément du "Rapport sur les études d'avant-projet" de l'Hydro-Québec. A cette occasion, elle faisait part de ses inquiétudes à monsieur Pierre Auger du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Après nous avoir entendu et constaté que nous avions d'excellentes raisons pour demander la tenue d'une audience publique, il nous indiqua le processus à suivre pour rédiger une telle demande et pouvoir éventuellement faire entendre nos revendications et nos suggestions par la présentation d'un mémoire. Pour nous permettre une étude plus approfondie de l'ensemble du projet il nous prêta, jusqu'au 8 septembre 1981, une copie du "Rapport" d'Hydro-Québec.

En parcourant ces documents, certains passages de la lettre du ministère des transports se sont éclairés. Entre autres, l'allusion au fait que l'expression des craintes de l'Association était quelque peu tardive. En effet, le Rapport sur les études d'avant-projet mentionne que des séances de consultation ont eu lieu en août et septembre 1979. On y trouve même des compte-rendus des assemblées qui ont eu lieu. L'Association s'étonne, en particulier, que les résidents du lac Alain n'aient pas été invités à la réunion du 12 septembre

1979. Nous espérons que l'Hydro-Québec n'interprète pas le fait d'avoir invité M. Rosario Moisan à cette assemblée, à laquelle il n'a pas été présent, comme satisfaisant aux critères minimaux d'une consultation normale des résidents du lac Alain.

La découverte la plus importante du parcours de cette documentation fut la certitude que le tracé de route, avec ou sans variante, fait converger toute la circulation sur le rang Saguenay à la hauteur du lac Alain pour le longer sur plus d'un kilomètre.

Les craintes et les appréhensions que l'Association avait formulées lors de son premier geste dans ce dossier se trouvaient confirmées, illustrées par des statistiques, et des cartes géographiques. Désormais, l'Association ne se trouve plus en face de rumeurs et d'hypothèse, mais en face d'une menace réelle à la sécurité des résidents du lac Alain et à leur environnement.

2.6 Demande d'audience publique

Devant cette certitude inéluctable, l'Association n'avait d'autre solution que d'entreprendre les démarches nécessaires pour obtenir une audience publique. Il devenait également impérieux pour l'Association de demander à nouveau l'appui du Conseil municipal dans ce dossier. Maintenant que les données étaient toutes accessibles, il semblait que le Conseil pourrait clairement prendre position.

2.7 Dernière démarche de l'Association auprès du Conseil municipal de St-Raymond

Toujours fort de l'appui global exprimé par le Conseil municipal lors de la séance du 6 avril 1981, et sachant qu'elle ferait entendre dans le cadre d'une enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, l'Association demandait au Conseil municipal d'exprimer son appui à sa démarche dans une lettre adressée le 1^{er} octobre 1981. Monsieur le Commissaire, il serait bon de signaler ici que, depuis le

5 août toute la documentation était disponible dans les locaux mêmes où siégeait le Conseil municipal. L'Association était donc en droit d'escompter que le manque d'informations invoqué par les membres du Conseil au mois d'août pour ne pas se prononcer, serait comblé. Il ne manquait donc que l'expression officielle de la position du Conseil qui, l'Association en était certaine, se prononcerait en faveur de sa requête.

Au soir du 5 octobre, après un long débat, et, pressés de prendre une décision par les représentants de l'Association eux-mêmes, les membres du Conseil rejetaient par un vote de 6 à 0, la proposition suivante:

"Les membres du Conseil de la Paroisse St-Raymond jugent comme prioritaire la protection de l'environnement du Lac Alain et en ce sens s'engagent par la voix de son ou ses représentant(s) à défendre cette priorité à toute audience publique convoquée par le ministre délégué à l'environnement sur le "Projet Delaney".

Aussi surprenant que cela puisse paraître, des membres du Conseil ont invoqué le manque de données sur ce dossier pour pouvoir se prononcer en faveur de l'Association.

Les membres du Conseil sont-ils conscients que, par leur vote négatif unanime, ils se prononcent et déclarent publiquement que, non seulement la protection de l'environnement n'est pas une priorité pour eux, mais que, selon eux, cet aspect ne doit pas être pris en considération dans la réalisation du projet Delaney tel que projeté par l'Hydro-Québec?

L'Association croit pouvoir interpréter l'évolution de la position du Conseil municipal et son refus final de l'appuyer comme un alignement progressif sur les seuls impératifs économiques qui caractérisent l'Hydro-Québec, les pratiques du ministère des transports

et peut être, d'autres organismes. L'Association s'estime autorisée à exprimer ici sa déception et son évaluation négative sur l'exercice d'une tâche importante dans le dossier du Projet Delaney: il s'agit du rôle du coordonnateur entre la municipalité et l'Hydro-Québec. Cette tâche, du point de vue de l'Association, consistait à solliciter et faciliter l'expression des points de vue des diverses personnes et des groupes touchés par le projet. Outre la mise à la disposition des personnes concernées de la documentation précise et pertinente, en temps opportun, le coordonnateur aurait dû se faire l'intermédiaire qui sache acheminer aux responsables de l'Hydro-Québec les réticences, appréhensions, questions et craintes des organismes ou personnes concernées par le projet. Il est regrettable d'avoir à le dire, mais l'Association doit déclarer que ce coordonnateur n'a pas assumé sa tâche avec compétence. Responsable de coordination, son rôle s'est progressivement transformé plus ou moins consciemment peut-être, en celui de promoteur du projet de l'Hydro-Québec tel qu'ébauché. C'est donc sans l'appui du Conseil municipal, et consciente de sa solitude, que l'Association se présente devant vous, Monsieur le Commissaire. Je laisse le soin à Monsieur le maire de légitimer, à son tour de parole, s'il le désire, la position du Conseil municipal sur ce dossier.

2.8 La consultation du document B-14 et l'argumentation de l'Association

En parcourant le Rapport sur les études d'avant-projet de l'Hydro-Québec, l'Association a remarqué de multiples renvois à un document codé B-14. Il semblait même que le Rapport synthétisait des éléments soutenus dans ce document B-14. L'Association a demandé si ce document pouvait être consulté car il ne faisait pas partie de la documentation disponible lors de la période de 45 jours d'information. Comme l'Association pressentait qu'il pouvait y avoir des données pertinentes au sujet ponctuel qui l'intéressait dans son mémoire, elle a obtenu du Bureau d'audiences sur l'environnement la permission de consulter ce document pendant quelques jours. Il s'intitule: Etude d'impact de la circulation, Rapport final, Impact sur l'environnement

des solutions étudiées, Octobre 1979, et a été produit par Roche Associés Ltée, Groupe conseil, à la demande de l'Hydro-Québec.

Oh, surprise, on retrouve dans ce document, parfois formulés dans des termes presque identiques, les arguments que l'Association avait fait valoir lors de son premier geste officiel dans ce dossier en mars 1981. L'Association fait donc siens les arguments mentionnés dans ce document B-14 et les soumet à votre considération. Voici donc quelques extraits de ce rapport.

Le rapport, aux pages 54 et 55 mentionne que, aux heures de pointe, le matin 974 et le soir 1 074 véhicules franchiront la route qui longe le Lac Alain, quelle que soit l'option retenue entre le redressement du rang Ste-Anne ou la variante étudiée par l'Hydro-Québec. Cette section de route est celle où se concentrera toute la circulation répartie sur plusieurs voies dans le reste du réseau routier.

Alors que le document B-14 mentionne que:

"le bruit peut entraîner une augmentation du métabolisme de base de plus de 30%; la plupart des fonctions physiologiques qu'elles soient respiratoires, endocriniennes, circulatoires, etc. peuvent être perturbées par le bruit. Les médecins évaluent à un peu plus de 50 dB(A) le seuil possible du danger". (page 58)

Il précise aux pages 62 et 63:

"le niveau sonore porterait certainement une atteinte considérable à la tranquillité de ce milieu (Petit Saguenay) spécialement à l'heure de pointe le matin où le niveau sonore est actuellement de l'ordre de 40 décibels. Les bruits interrompant le sommeil sont extrêmement graves car c'est précisément pendant le sommeil que le système nerveux devrait se reposer et retrouver son équilibre. (page 62)

En ce qui concerne ce dernier, (Rang Saguenay) on note à proximité la présence du lac Alain qui constitue un centre de villégiature assez important. Les chalets les plus près de la route sont à une distance d'environ 42 mètres du rang Saguenay. Les villégiateurs devraient donc subir une intensité de l'ordre de 70 décibels durant les heures de pointe le matin et le soir. Ce niveau sonore est considérablement plus élevé que celui qui serait atteint sans le projet. (page 63)

On trouve également dans ce document:

"... la circulation automobile du projet Delaney, quelle que soit l'option retenue, créera des pressions sur des pôles de villégiature, tels les lacs Alain et Rita. Ce phénomène entraînera une importante perte d'attrait en raison de leur proximité de la voie d'accès. Les villégiateurs verront le bruit, la poussière, les risques d'accidents augmentés et leur tranquillité diminuée d'autant. (page 88)

Enfin, à la page 101, le document ajoute:

La municipalité de Saint-Raymond subira les plus grands impacts dus à la circulation. Leur intensité est fonction de l'option retenue, sauf pour les rangs Sainte-Anne-du-Nord et Saguenay qui, quelle que soit l'option retenue, devraient recevoir, en 1983, à l'heure de pointe, des volumes de circulation qui seront de 8 à 10 fois plus grands que ceux qu'ils devraient subir sans le projet.

Ces quelques citations, Monsieur le Commissaire, nous apparaissent suffisantes pour étayer notre requête à l'effet qu'une autre voie de circulation doit être prévue pour épargner les résidents du lac Alain. Les arguments sont d'autant plus dignes de crédibilité qu'ils émanent de spécialistes compétents qui n'ont aucun intérêt personnel à défendre lorsqu'ils formulent les inconvénients prévisibles pour les résidents du lac Alain.

L'Association s'interroge sur les motifs qui ont pu être à l'origine du silence que garde le Rapport sur les études d'avant-projet de l'Hydro-Québec, concernant l'environnement du Lac Alain, alors que le document B-14 est très explicite sur le sujet. C'est pourquoi l'Association vous demande, Monsieur le Commissaire, d'exiger que l'Hydro-Québec verse au dossier de la présente enquête le document B-14.

L'Association demande donc formellement au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'acheminer son rapport au ministre délégué à l'environnement avec la recommandation suivante:

"Que le certificat d'autorisation permettant à l'Hydro-Québec d'entreprendre la réalisation du projet Delaney ne soit émis que moyennant une correction à une section du réseau routier. Cette correction devra apporter une solution satisfaisante aux inconvénients majeurs mis en preuve par l'A.P.L.A. concernant la sécurité et la protection de l'environnement des résidents du Lac Alain".

(On pourra trouver à l'annexe 5, les documents officiels liés à dossier ainsi que ceux liés aux démarches qui ont conduit l'association à la présente audience. Une pièce manque au dossier: le procès-verbal de la séance du Conseil municipal de St-Raymond tenue le 5 octobre)

TROISIEME PARTIE

3. VERS UNE SOLUTION ALTERNATIVE

Comme l'Association l'a déjà indiqué dans le préambule de ce mémoire, et répété à quelques reprises, son objectif n'est pas de s'opposer systématiquement à la réalisation de l'ensemble du projet du barrage Delaney. Nous voulons, dans cette partie, ébaucher certaines alternatives de voies routières d'accès qui, à notre avis, sauvegardent la protection de l'environnement et ne compromettent ni l'existence ni la rentabilité de l'ensemble du projet. Cette partie illustre donc, par son existence même, l'objet même du mémoire qui consiste essentiellement à s'opposer à une section du projet routier et non à s'attaquer à l'ensemble du projet.

L'Association tient à faire remarquer, dès le début de cette partie, que les ébauches qu'elle dessine ici sont sans prétention et qu'elles ne sauraient atteindre le degré de précision et de spécialisation des travaux d'exploration des experts de l'Hydro-Québec. Bien plus, c'est à même les données déjà élaborées dans les diverses études effectuées par l'Hydro-Québec que l'Association puise sa majeure partie des éléments de la solution alternative qu'elle propose.

Elle tient aussi à faire remarquer que cette partie ne constitue pas l'essentiel de son mémoire. En effet la requête vise essentiellement à obliger l'Hydro-Québec à corriger une section du tracé routier prévu de façon à sauvegarder les droits des résidents du Lac Alain à la sécurité et à la protection de leur environnement.

Enfin, la solution proposée par l'Association ne se veut que l'amorce d'un travail plus poussée que l'Hydro-Québec pourrait accepter de mener à terme quitte à en modifier de nombreux aspects. L'Association veut indiquer une avenue de solution qui tienne compte véritablement de la dimension environnementale de l'aménagement du réseau routier.

Dans un premier temps, l'Association exprimera son option en faveur de la variante analysée par l'Hydro-Québec de préférence au redressement du Rang Mgr Vachon. Ensuite, l'Association décrira une première hypothèse de correctifs à la variante et en analysera sommairement l'impact. Enfin, l'Association développera l'hypothèse qui, à son avis, est la plus susceptible de sauvegarder un ensemble plus vaste du milieu au plan de l'environnement.

3.1 La variante plutôt que le redressement du Rang Mgr Vachon

Il se dégage du compte-rendu de la réunion de consultation des résidents du rang Mgr Vachon tenue le 12 septembre 1979, que les avis sont partagés entre les résidents eux-mêmes de ce secteur concernant l'une ou l'autre alternative. Par ailleurs, on peut noter que les arguments de caractère environnemental tendent à privilégier la variante. On y parle des avantages de la nouvelle route en terme de moindre achalandage, d'un moindre danger pour les enfants, et de la sauvegarde de la tranquillité.

Le rapport B-14 mentionne lui aussi les avantages d'une option pour la nouvelle route au plan de l'environnement, tout en qualifiant d'assez faible son impact au plan économique. On peut lire, à la page 113 de ce rapport:

"Les principaux impacts relatifs à la réfection du rang Sainte-Anne-du-Nord et à son utilisation durant la construction sont: la pollution par le bruit, une diminution de la sécurité, les inconvénients et les problèmes de congestion durant la réfection, les empiètements possibles dans la rivière et la nécessité du déplacement et de relocalisation de 4 à 5 maisons.

D'autre part, la variante projetée aurait pour avantage d'éviter presque tous les impacts sur le rang Sainte-Anne-du-Nord tout en présentant peu de répercussions. Les principaux impacts sont: la coupure de terres en friches ou de terres en pâturages semi-naturels, peu ou pas exploitées, la destruction de boisés de peu de valeur, la perte de revenus anticipés pour certains petits commerces, la modification possible de la dynamique urbaine et les coûts supplémentaires requis pour l'entretien de deux routes".

Par ailleurs le rapport B-14 évalue comme assez faible l'impact sur l'environnement de la nouvelle route, Il précise:

L'implantation de la nouvelle route implique la coupure d'environ 20 lots. Ceux-ci, ayant 120 mètres de largeur, partent du rang Sainte-Anne et s'étendent sur 1 700 mètres de profondeur. La route aura pour effet de couper ces terres en deux parties.

L'impact de cette coupure n'apparaît pas très important étant donné leur utilisation. En effet, l'examen de la planche 6, illustrant l'utilisation du sol, montre que la route projetée traverse, en général, des terres en friches (U) et des pâturages semi-naturels plus ou moins exploités (K). Aux endroits où la route traverse des terres en cultures (P), l'implantation est faite en bordure des boisés de manière à minimiser les impacts. Vu le peu d'utilisation qui est faite de ces terres, l'impact paraît assez faible. Il serait plus important si les cultivateurs devaient faire traverser la route à leurs animaux soir et matin. Etant donné l'éloignement des champs au nord de la nouvelle route, une telle éventualité est peu probable. (pages 110 et 111)

Prenant en considération ces données l'Association a donc décidé de chercher une solution alternative qui s'inscrive dans la logique d'une option présumée en faveur de la variante.

Comme on peut le constater sur la carte, cette variante ne résout rien des inconvénients de la circulation sur la sécurité et l'environnement des résidents du Lac Alain. L'Association a donc cherché un correctif à cette variante. (cf. Carte, page 35)

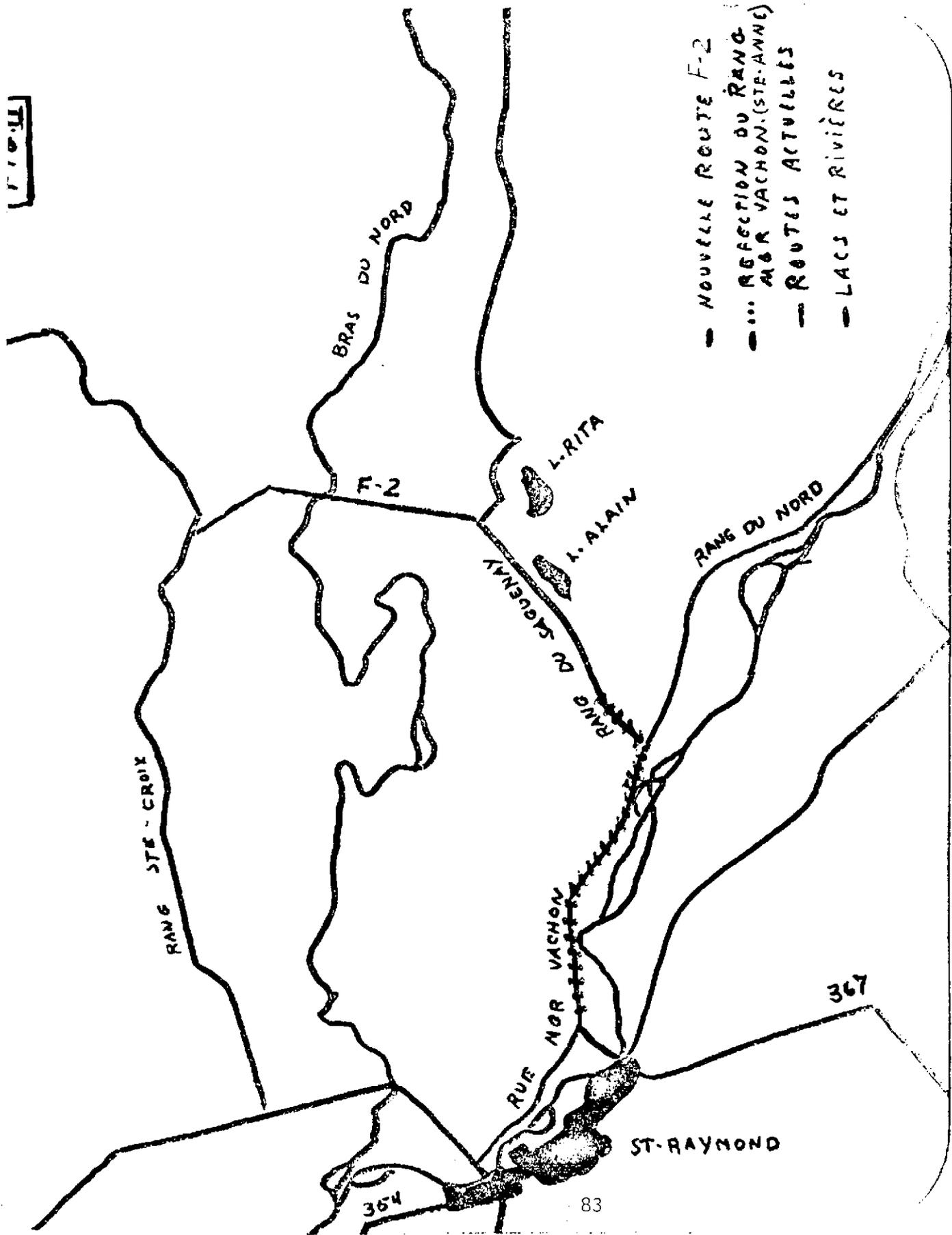
3.2 La variante corrigée jusqu'à la route F-2

Tenant compte de l'impact sur l'utilisation du sol, et s'éclairant des techniques décrites dans le document B-14, l'Association a cherché sur les cartes disponibles les terres en friches (U) et les pâturages semi-naturels plus ou moins exploités (K) sur lesquelles la variante pourrait être orientée de façon à éviter que toute la circulation ne longe le Lac Alain.

C'est ainsi qu'on a pu identifier deux bandes de terres voisines, l'une (U) l'autre (K) sur lesquelles la variante pourrait être réorientée à partir d'un point situé à environ 1 300 mètres de la jonction où elle se sépare du Rang Mgr Vachon. La variante ainsi modifiée conduit en direction nord-nord-est aux abords de la Rivière du Bras du Nord. Les dénivellations des abords de cette rivière et l'environnement boisé permettent, selon l'Association, la construction d'une route qui, en plus de comporter un impact minimal sur l'environnement, pourrait mettre en valeur cette section de la rivière, grâce à l'aménagement d'environ 1 600 mètres de route panoramique. Avec une légère courbe vers le nord, cette route rejoindrait la nouvelle route F-2 prévue dans le réseau routier.

Considérant que cette alternative à la variante remplace la construction de 2 400 mètres de la route initialement projetée par 3 600 m de route conduisant à F-2, le coût de cette modification se trouve réduit à 1 200 mètres de route supplémentaire à F-2.

FILE



Par ailleurs, par cette alternative la sécurité et la qualité de l'environnement des résidents du Lac Alain se trouvent sauvegardées. En comparant l'addition de 1,2 kilomètre de route au total des 85,5 km de réseau routier, l'augmentation s'avère de l'envergure de 1.4%. Voilà le coût de la sécurité et de la protection de l'environnement du Lac Alain dont les représentants de l'Association ont mandat de prendre les intérêts. (cf. Cartes, pages 37 et 38)

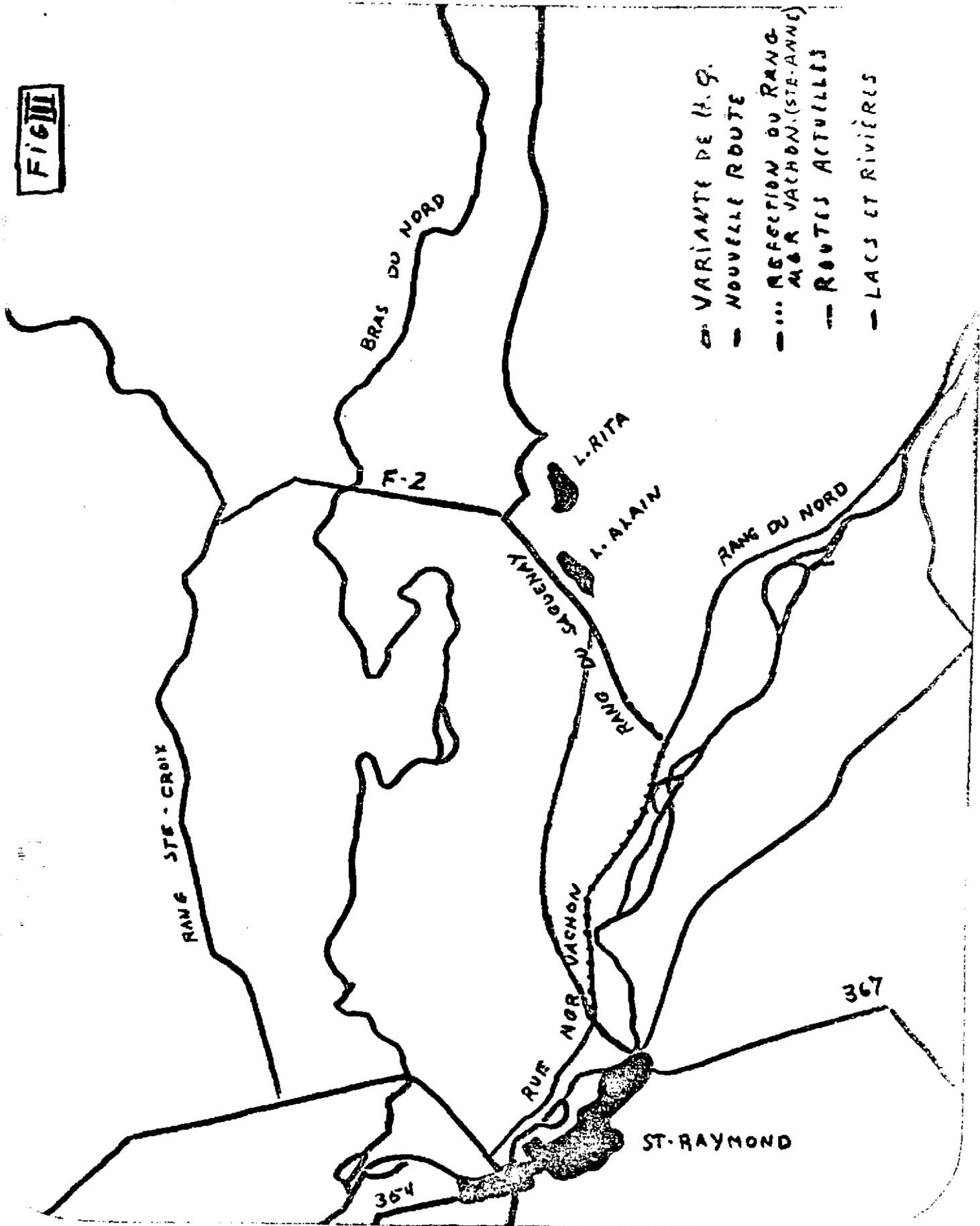
3.3 Un tracé de route véritablement respectueux de l'environnement global

Les recherches menées par l'Association dans la préparation de ce mémoire l'ont conduit à prendre connaissance que si la solution de la variante corrigée, décrite plus haut, épargne l'environnement des résidents du Lac Alain, un certain nombre d'inconvénients majeurs demeureraient sans solution au niveau d'un environnement plus vaste. En particulier, l'Association découvrait que la construction du tronçon de route F-2 dans sa partie Est surtout, chambardait les alentours immédiats de la résidence de M. Jean-Luc Bédard; la circulation originant de F-2 vers le réservoir inférieur devra franchir les routes limitrophes du Lac Rita. Ainsi la première hypothèse de correction, tout en épargnant les résidents du Lac Alain, laissait ceux du Lac Rita et quelques résidents du Rang Saguenay face aux mêmes inconvénients que ceux dont cherchent à être épargnés les résidents du Lac Alain.

C'est pourquoi, même en l'absence d'un mandat précis de la part de ceux qu'elle représente, l'Association, en vue d'un bien commun plus élargi se permet de proposer un tracé de route qu'elle considère véritablement respectueux de l'environnement global.

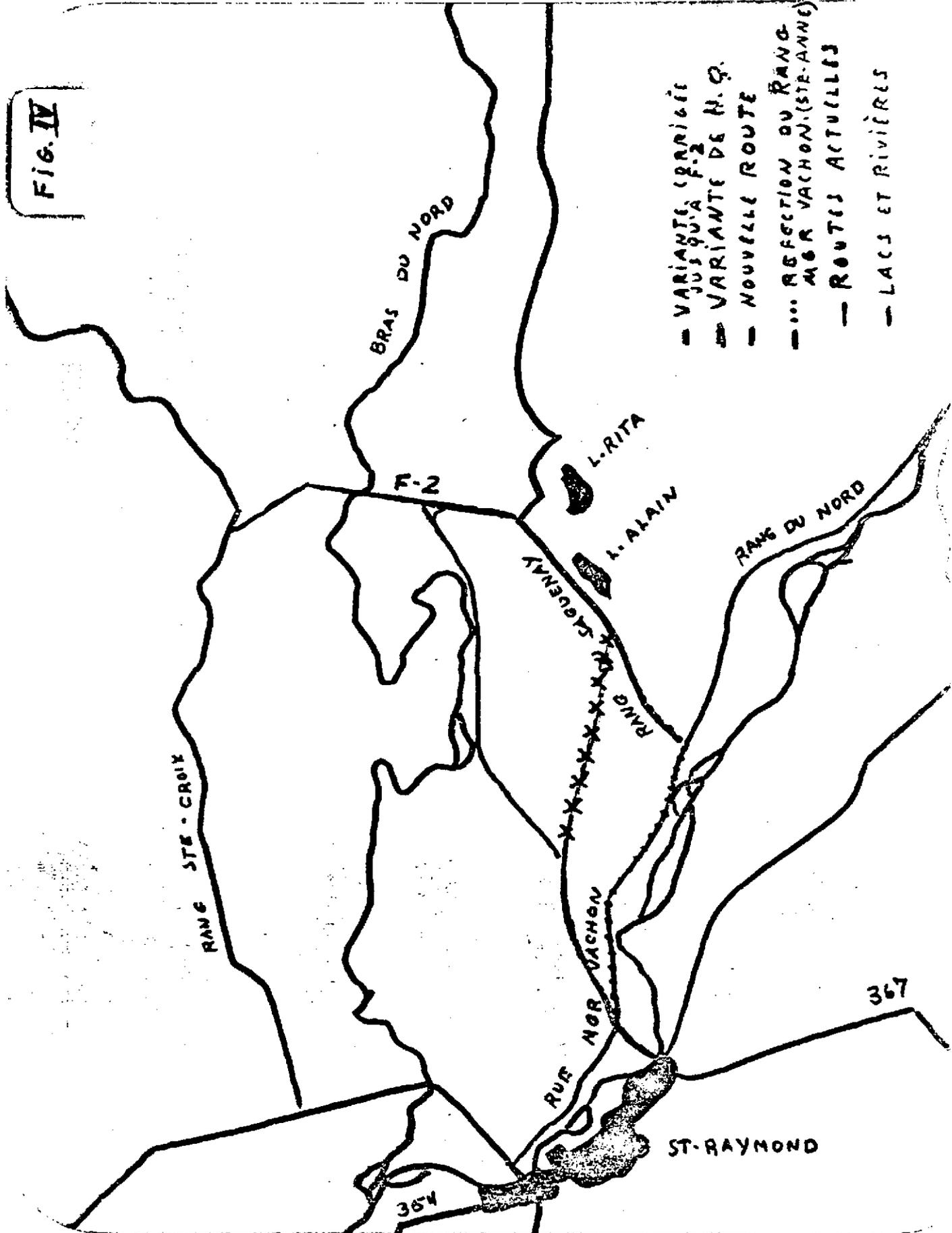
La présente enquête donnera sans doute l'occasion aux personnes directement concernées d'exprimer leur point de vue, je vous laisse le soin, Monsieur le commissaire, de susciter cette expression de points de vue.

FIG III



- VARIANTE DE H. 9.
- NOUVELLE ROUTE
- ... RESECTION DU RANG MGR VACHON. (STE-ANNE)
- ROUTES ACTUELLES
- LACS ET RIVIERES

Fig. IV



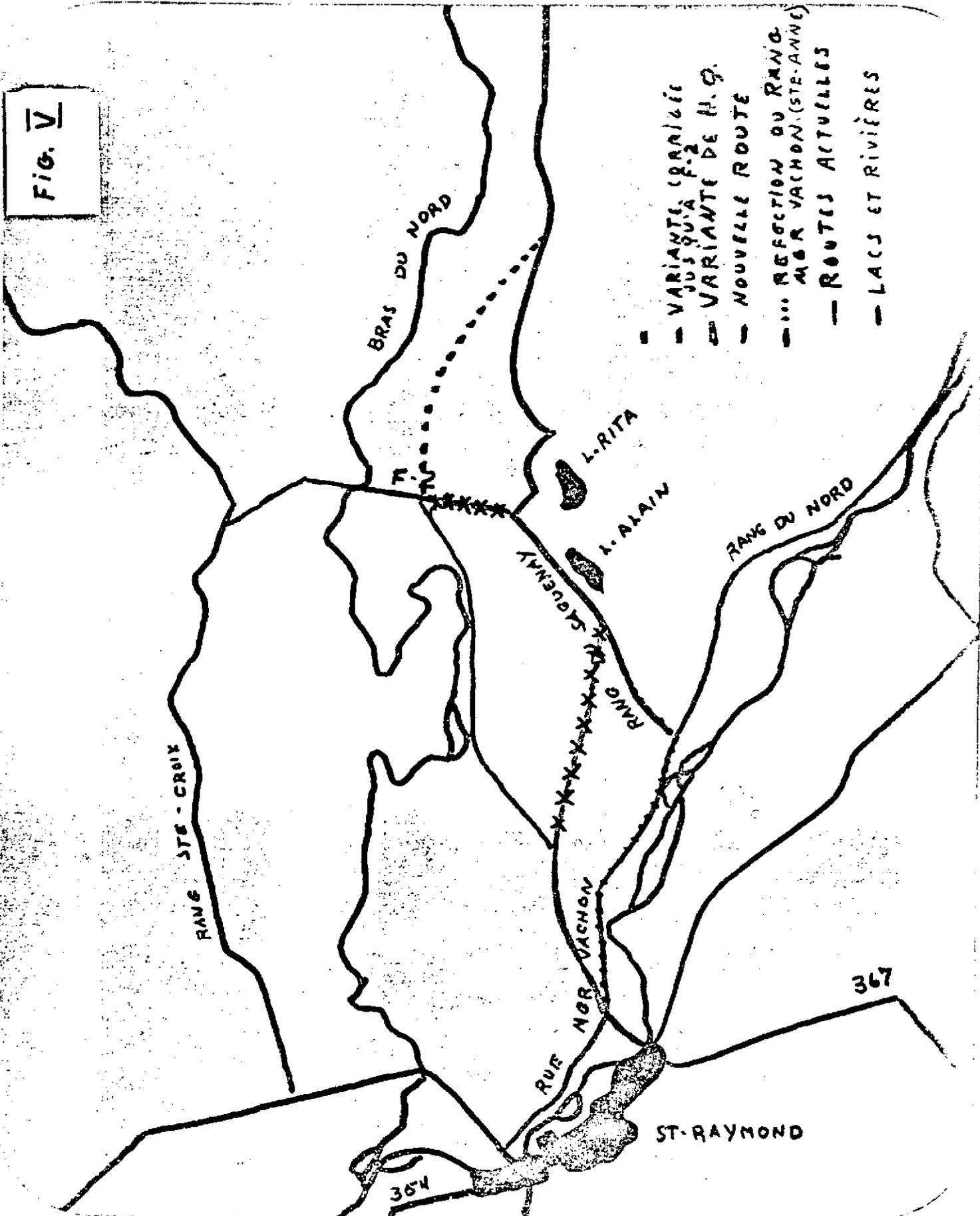
L'Association propose concrètement que le tronçon de route déjà corrigé soit prolongé en direction nord, au-delà de F-2 pour aller rejoindre le Rang Saguenay à environ deux kilomètres (en ligne droite) au nord de la jonction actuellement prévue entre F-2 et ce rang. Ainsi, la construction d'environ 1 kilomètre de la section est de F-2 ne serait plus nécessaire, les alentours immédiats de la résidence de M. Jean-Luc Bédard seraient épargnés, et les résidents du Lac Rita, ainsi que ceux de la section correspondante du Rang Saguenay pourraient bénéficier de la même protection que celle réclamée par l'A.P.L.A. pour ses résidents.

Un examen rapide à vol d'oiseau a permis à l'Association de repérer quelques difficultés au niveau de la jonction nord du tronçon de route proposé avec le Rang Saguenay. Entre autres, il faudra prolonger la nouvelle route assez au nord de façon à préserver la plantation située au sud du lot de feu M. Ovide Alain. (cf. Cartes, pages 40 et 41)

En comptant le fait que cette proposition économise environ 1 km de construction de la route F-2 et qu'elle constitue une addition supplémentaire d'environ 2 km de route, le coût de cette solution définitive s'élève à 1 kilomètre de construction de route en supplément du bout additionnel déjà proposé dans l'hypothèse précédente.

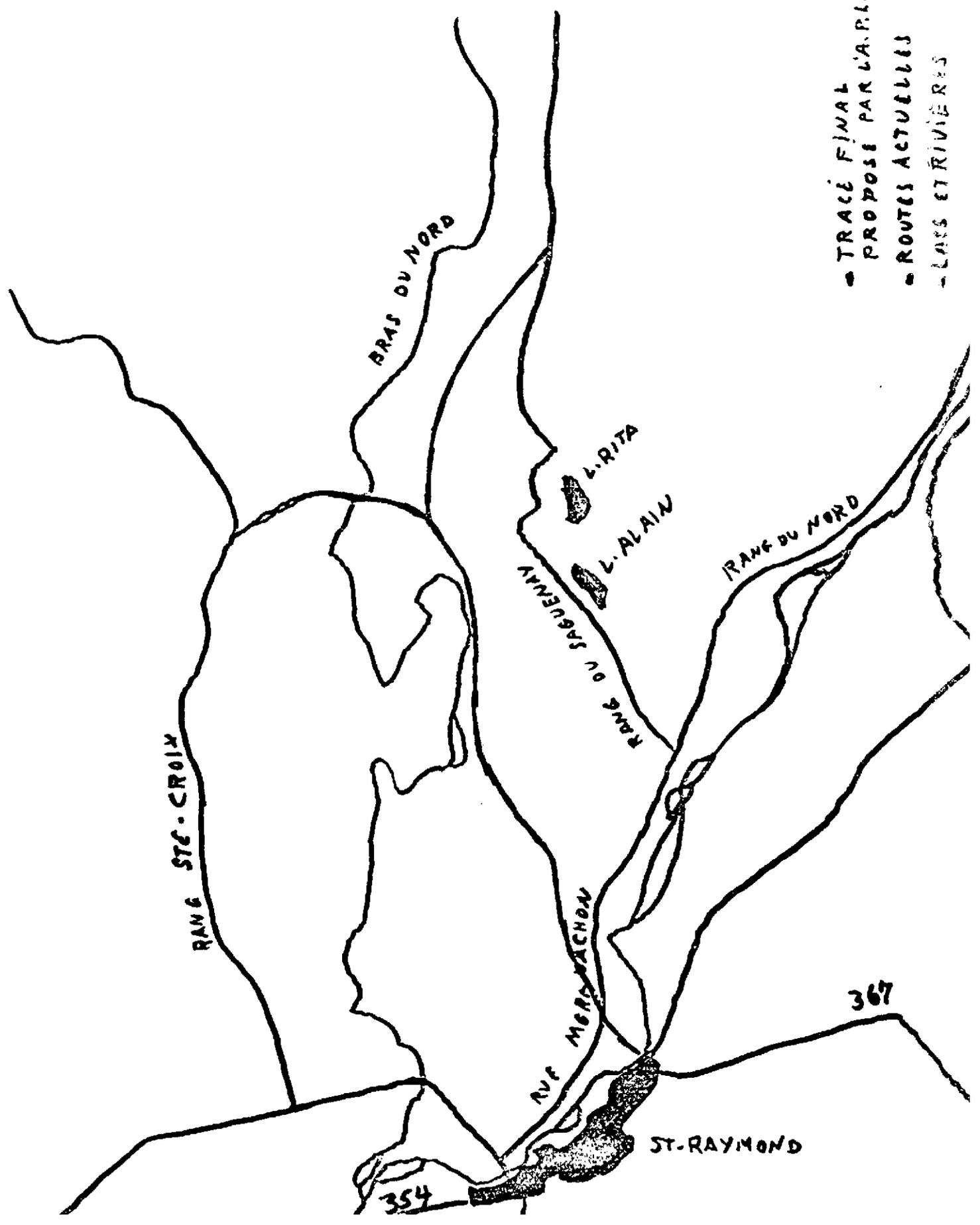
Au total, si l'indication fournie dans le Rapport d'études d'avant-projet à la page 140 (compte-rendu de la rencontre avec le Conseil Municipal de Saint-Raymond Paroisse, le 14 août 1979) s'avère véridique à savoir que "Quant au coût de l'une ou l'autre des solutions, il est sensiblement identique" la proposition de l'A.P.L.A. fait économiser environ 2 km de la variante et 1 km de F-2 (partie est), et exige la construction d'un peu plus de 5 kilomètres de route. La proposition finale de l'A.P.L.A. doit donc être évaluée à un coût total additionnel de 3 km environ.

Fig. V



- VARIANTE (PROJÉTÉE JUSQU'À P. 2)
- VARIANTE DE H. G.
- NOUVELLE ROUTE
- RESECTION DU RANG MGR VACHON (STE-ANNE)
- ROUTES ACTUELLES
- LACS ET RIVIÈRES

- TRACÉ FINAL PROPOSÉ PAR L'A.P.L.A.
- ROUTES ACTUELLES
- LACS ET RIVIÈRES



Monsieur le Commissaire avant de terminer son mémoire l'A.P.L.A. tient à vous faire part de la sensibilisation récente des résidents du Lac Rita et de quelques résidents du Rang Saguenay domiciliés le long de ce rang au nord du Lac Alain. Ceux-ci ont rejoint la demande de l'A.P.L.A. et ont tenu à s'associer à la pétition que je dépose devant vous (Annexe 6). L'Association demande donc que, dans votre rapport, vous cherchiez à élaborer des recommandations susceptibles de répondre à leur préoccupation concernant leur sécurité et la protection de l'environnement.

4. CONCLUSION

4.1 Première recommandation

CONSIDERANT l'objectif principal poursuivi par l'Association des propriétaires du Lac Alain, à savoir: la préservation et l'amélioration de la qualité de l'environnement du milieu;

CONSIDERANT la preuve faite dans le présent mémoire des énergies considérables déployées par l'A.P.L.A. depuis 1973 pour poursuivre dans le concret cet objectif;

CONSIDERANT qu'il a été prouvé dans le présent mémoire que la réalisation du réseau routier tel que projeté par H.-Q. augmente de beaucoup et d'une façon anormale le bruit, la poussière et les risques d'accidents dans le secteur du lac Alain;

CONSIDERANT l'absence de tout souci d'informer et de consulter spécifiquement les 52 résidents du Lac Alain lors des études préliminaires au projet de la Centrale de pompage Delaney et particulièrement du réseau routier y conduisant, alors qu'une section très achalandée de ce réseau passe à moins de 50 mètres des résidences;

CONSIDERANT que le présent tracé de l'Hydro-Québec annule dans les faits la récente démarche de l'Association des propriétaires du Lac Alain pour son intégration dans le "Programme des Lacs" en introduisant de nouvelles sources de pollution qui font régresser l'amélioration du milieu de vie;

CONSIDERANT que ce même tracé diminue la valeur des propriétés des membres en ne répondant plus à des critères de tranquillité, d'air pur et de détente;

L'ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DU LAC ALAIN ENR. RECOMMANDE:

"Que le certificat d'autorisation permettant à l'Hydro-Québec d'entreprendre la réalisation du projet Delaney ne soit émis que moyennant une correction à une section du réseau routier. Cette correction devra apporter une solution satisfaisante aux inconvénients majeurs mis en preuve par l'A.P.L.A. concernant la sécurité et la protection de l'environnement des résidents du Lac Alain".

4.2 Deuxième recommandation

CONSIDERANT le coût relativement minime de l'alternative finale proposée à la troisième partie du présent mémoire en regard des inconvénients qu'auraient à subir les résidents du Lac Alain, du Lac Rita et quelques-uns du rang Saguenay;

CONSIDERANT que ce projet de route (3^e partie), en plus de préserver l'environnement de ce secteur comporte l'aménagement d'une voie panoramique mettant en valeur une partie de la rivière "Bras du Nord";

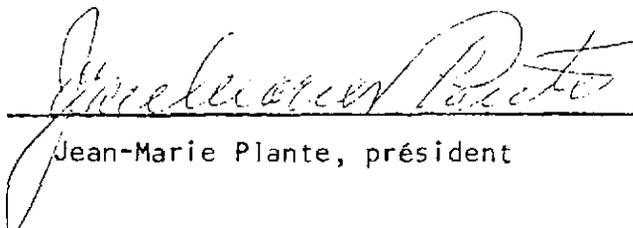
L'ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DU LAC ALAIN RECOMMANDE:

"Que l'alternative finale présentée à 3.3 de ce mémoire, c'est-à-dire: "un tracé de route véritablement respectueux de l'environnement global" soit recommandé à l'Hydro-Québec pour faire l'objet d'une analyse par ses experts".

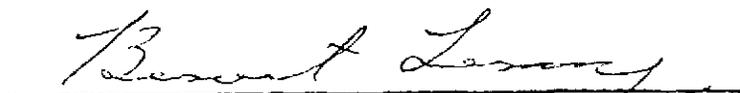
4.3 Mot de la fin

En terminant, monsieur le commissaire, permettez-moi de rappeler en partie une assertion présente dans notre "demande d'audience publique" (A.5.10.9) et d'affirmer que s'il est louable et normal de projeter d'investir près de 3 millions de dollars pour créer éventuellement et hypothétiquement "des possibilités d'aménagements récréatifs" (voir le "Rapport sur les études d'avant-projet": pp. 201 à 205), il serait illogique de détruire pour y accéder un milieu humain, récréatif et de détente déjà existant, d'une valeur inestimable, et qui d'autre part, n'a nécessité aucun investissement particulier de la part du Gouvernement du Québec.

L'Association des propriétaires du Lac Alain Enr. vous remercie à l'avance, monsieur le Commissaire, pour toute l'attention que vous porterez à ce mémoire.


Jean-Marie Plante, président


André Odesse, vice-président


Benoit Lemay, secrétaire

Le 19 octobre 1981

REMERCIEMENTS

L'Association des propriétaires du Lac Alain Enr. tient à remercier spécialement le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et principalement son vice-président monsieur Michel Yergeau. L'A.P.L.A. apprécie d'une façon toute particulière la diligence avec laquelle cette équipe de travail a su répondre à nos attentes et plus spécifiquement à toutes les questions concernant le déroulement ou le processus de la présente enquête publique.

EQUIPE DE TRAVAIL AYANT PARTICIPE A LA PRESENTATION
DE CE MEMOIRE

- Rédaction:
Marcel AUBERT (responsable)
Benoit LEMAY

— Etude du milieu et illustration visuelle des tracés:
Marcel AUBERT
Jean-Claude FILTEAU
Réginald RICHARD
(Pilote d'avion)
 - Recherche et documentation:
Benoit LEMAY

— Impression du mémoire:
Le Service de reprographie du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
 - Pétition:
Jean-Marie PLANTE
André ODESSE
Benoit LEMAY
André Lamontagne

— Coordonnateur:
Benoit LEMAY
 - Responsable de la dactylographie du texte:
Johanna SHEINCK
-

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

Québec, le 21 avril 1981.

Monsieur Benoît Lemay, sec.
Association des propriétaires
du lac Alain Enr.
730 de Brabant, app. 4
Sainte-Foy, Qc
G1X 3H1

Sujet: Accès routier au site de la centrale Delancy.

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de la copie de votre lettre adressée au Conseil municipal de la paroisse de Saint-Raymond de Portneuf au nom de l'Association des propriétaires de terrain du lac Alain. Déjà, deux fonctionnaires se sont rendus, à ma demande, sur les lieux pour évaluer le contexte de votre intervention.

L'expression de vos craintes relatives à l'environnement du lac Alain, même quelque peu tardive, rejoint les appréhensions déjà exprimées par certains riverains du rang Sainte-Anne-du-Nord. Les études d'impact environnemental déposées par le promoteur du projet de la centrale de pompage sont examinées par de nombreux intervenants préoccupés par la sauvegarde et la qualité du milieu.

Effectivement divers axes routiers sont à l'étude mais aucun d'eux ne met en cause une relocalisation du chemin du rang 5 (montée Saguenay) à la hauteur des lacs Alain et Rita. Essentiellement, il s'agit d'une alternative à la réfection du chemin du rang Sainte-Anne-du-Nord. Soyez cependant assuré que l'axe routier retenu le sera en fonction du moindre impact environnemental, du moindre dommage au territoire agricole tout autant que sur une pratique de notre ministère de ne pas doubler sans nécessité les infrastructures routières ni, conséquemment, les frais d'entretien à très long terme.

.../2

/2

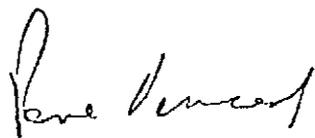
Soyez félicité de l'intérêt que votre Association porte tant à la protection du potentiel récréatif du lac Alain qu'à la correction de certains abus passés qu'assurerait votre admission éventuelle au "Programme des lacs" du ministère de l'Environnement. Il est certes regrettable que l'occupation de ce lac n'ait pas davantage tenu compte du voisinage de la route; il semble bien que l'accès direct à la propriété ait prévalu sur la possibilité d'une nuisance due à la circulation routière. Reste à savoir cependant si les villégiateurs dont la résidence secondaire est construite sur la partie D du lot 1 (Rang V) sont plus exposés aux nuisances de la circulation, au lac Alain, que les riverains des routes et chemins publics du Québec.

Votre lettre évoque aussi la menace pour la vie des "usagers du lac et particulièrement des enfants qui utilisent la présente route pour faire du jogging ou de la bicyclette". Vous conviendrez que si vous déportez sur le chemin reliant les lacs Alain et Rita, par exemple, les activités pratiquées actuellement par les adultes et les enfants sur la route, vous vous prémunirez efficacement contre les dangers potentiels. Il ne faudrait pas surévaluer la circulation qu'engendra le projet Delaney: en plus de la circulation actuelle, le projet amènera sur cette route, à l'année de pointe, quelque 850 véhicules, dont une quinzaine de camions, en moyenne par jour, répartis aux deux périodes de pointe du matin et du soir.

Soyez assuré que nous prenons à coeur les intérêts de nos concitoyens et que nous évaluerons, le moment venu, les recommandations du promoteur du projet Delaney.

Recevez, monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

LE SOUS-MINISTRE ADJOINT,



RENE VINCENT.

Annexe II

CENTRALE DE POMPAGE DELANEY

ENQUETE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
CONCERNANT L'UTILISATION DU RANG DU SAGUENAY
A LA SUITE D'UNE DEMANDE DE
L'ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DU LAC ALAIN

Hydro-Québec

Le 19 octobre 1981

Le réseau routier du projet Delaney

Dès le début des études du projet de centrale de pompage Delaney les accès routiers aux divers ouvrages ont retenu l'attention d'Hydro-Québec.

Les recommandations contenues dans le rapport d'avant-projet reposent sur le principe d'emprunter le plus possible les routes existantes, en autant qu'elles répondent aux besoins d'Hydro-Québec et ne créent pas d'impacts négatifs majeurs au territoire.

Cette étude routière a exigé l'évaluation d'environ cinquante variantes de tracé, totalisant 365 km, dont il a été retenu 85 km de routes devant constituer un réseau permanent pour la région.

A chaque étape des études, Hydro-Québec a informé les publics concernés et les a invités à faire part de leurs préoccupations.

Au cours de la consultation publique sur le rapport d'avant-projet, prévue par la loi de la qualité de l'environnement, l'Association des propriétaires du lac Alain a formulé une demande d'audiences auprès du Bureau des audiences publiques sur l'environnement.

Cette demande a trait aux nuisances qui pourraient être causées par la circulation sur le Rang-du-Saguenay, durant la construction de la centrale. Suite à cette requête, le Bureau d'audiences publiques a décrété une enquête publique devant se tenir le 19 octobre 1981, à St-Raymond-de-Portneuf.

Circulation à la hauteur du lac Alain

Afin d'évaluer les répercussions de la circulation générée par la réalisation du projet Delaney, Hydro-Québec a d'abord fait une étude intitulée "Etude d'impact sur la circulation - Rapport final - Impact sur l'environnement des solutions étudiées - Projet Delaney" (octobre 1979).

A partir des données mises à jour de ce rapport, on prévoit que, dans les années de pointe de la construction, 1 900 travailleurs voyageront entre St-Raymond et la centrale. Le quart de jour employera 48% d'entre eux, alors que celui de nuit sera de 40%. De ceux-là, environ 4% utiliseront le rang Sainte-Croix pour atteindre le chantier. Il en reste donc 1 605 qui transiteront en face du lac Alain.

Une enquête origine-destination, effectuée en 1974 autour de Saint-Raymond par le ministère des Transports du Québec, évalue le taux d'occupation d'un véhicule à 1,7 personne. Ce taux est probablement conservateur si l'on considère l'augmentation du coût de l'énergie depuis 1974. Basée sur ce taux, on estime que la circulation en face du lac Alain, à l'heure de pointe, sera de 944 véhicules.

A ces 944 véhicules, il faut en ajouter 100 provenant de la circulation locale dans le Rang-du-Saguenay. Le volume de circulation locale est évalué à partir des données de base du ministère des Transports du Québec (1976) et tient compte de l'augmentation normale de la circulation. Le total sera donc de 1 044 véhicules à l'heure de pointe. Cependant, la circulation des camions sera faible, à l'heure de pointe. Il est probable qu'environ 40 camionneurs artisans utiliseront cette route pour se rendre au chantier.

Selon l'étude de la circulation d'Hydro-Québec, la vitesse

de circulation sur cette route, à l'heure de pointe, est évaluée à 56 km/heure.

Problèmes reliés au volume de circulation

La poussière, le bruit et le risque d'accidents sont les principaux problèmes que suscite l'augmentation du volume de circulation.

Comme la route est pavée à la hauteur du lac Alain, la circulation pour le chantier engendrera très peu de poussière.

En ce qui concerne le bruit, une première étude a été effectuée pour l'ensemble du territoire autour de la future centrale. La méthode utilisée alors était celle de B.A. Kugler et al*. Cette méthode est rapide mais sécuritaire (c'est-à-dire qu'elle tend à accentuer les impacts sonores).

Les résultats de cette étude sont contenus dans le rapport sur la circulation d'Hydro-Québec, cité précédemment. On a estimé qu'à une distance de 160 pi (49m) du centre du pavage, pour une circulation de 1 044 véhicules légers et de 40 camions lourds, le niveau du bruit exprimé en L_{10} ** sera de 68 dB(A).

* Kugler, B.A., D.E. Commins et W.J. Galloway, 1974.
Design Guide for Highway Noise Prediction and Control.
U.S. Transport Research Board NCHRP-3-7/3.

** L_{10} = Ce paramètre de mesure signifie que le nombre de dB(A) évalué sera atteint ou dépassé pendant uniquement 10% du temps de mesure.

A titre de comparaison, lorsque l'on considère le climat sonore qui existe normalement dans les grands centres urbains, notamment à proximité des autoroutes, on constate que le bruit est non seulement élevé mais qu'il persiste sur une longue période. Ainsi, dans les grands axes de la ville de Montréal, on rapporte que l'intensité du bruit est supérieure à 65 dB(A) sur une période de 15 heures.

La norme américaine pour le contrôle du bruit à proximité des résidences, écoles, églises, parcs, terrains de jeux, etc. est de 70 dB(A) . Ce niveau de bruit constitue un objectif acoustique qui doit être respecté dans les conditions les plus sévères, c'est-à-dire lors des heures de pointe.

Le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, quant à lui, exige pour de nouveaux projets routiers qu'une étude approfondie soit faite sur les problèmes de bruit engendrés par la circulation afin que le niveau L_{10} 70 dB(A) ne soit pas dépassé.

Récemment, une équipe de techniciens spécialisés s'est rendue sur les lieux pour effectuer une évaluation plus poussée du bruit dans le secteur du lac Alain.

La méthode utilisée alors a été celle mise au point par la Société canadienne d'hypothèque et de logement*. Elle est plus précise et tient compte de plus de facteurs que celle de Kugler.

* S.C.H.L., 1977. Le bruit du trafic routier et ferroviaire et ses effets sur l'habitation. NHA-5183, 106 pp.

Des mesures de bruit ont été effectuées à trois différents points. Le premier point retenu concerne le chalet situé au sud du lac et portant le numéro civique 749. Ce chalet est à 266 pi (81 m) du centre de la route. Le deuxième chalet, situé à la hauteur de la chapelle, porte le numéro civique 641 et sa distance mesurée du centre de la route est de 203 pi (62 m). Enfin, le troisième point est situé près de la décharge du lac et le chalet porte le numéro civique 601. La distance qui sépare ce chalet et le centre de la route est de 193 pi (50 m).

Pour chacun de ces chalets, on a fait deux calculs de bruit. Le premier calcul concerne la situation actuelle à l'heure de pointe, soit 100 véhicules légers et aucun camion. Le deuxième représente la situation à l'heure de pointe, alors qu'il y aura un maximum de travailleurs sur le chantier, en incluant 40 camions lourds.

	<u>Chalet n° 749</u>	<u>Chalet n° 641</u>	<u>Chalet n° 601</u>
Situation actuelle - 100 véhicules légers/ heure	50,3	48,3	49,3
1044 véhicules légers et 40 camions lourds	60,6	59,1	58,8

L'analyse de ces résultats révèle qu'en aucun cas le niveau de bruit aux chalets ne dépassera le seuil critique de 70 dB(A).

Il faut également rappeler que ces niveaux de bruit ne seront atteints que pour la période la plus active de la construction de la centrale. La situation devrait tendre vers la normale après la période de construction du projet. De plus, ces valeurs extrêmes de bruit ne se reproduiront qu'aux heures de

pointe, soit entre 6h et 7h et 18h et 19h. Pour le restant de la journée, l'influence du projet Delaney devrait être faible puisque l'on ne prévoit que 13 passages de camions lourds et le transit de 200 cadres et employés de bureau.

Utilisation du Rang-du-Saguenay
et contraintes à de nouveaux tronçons

Lorsque Hydro-Québec envisage de nouveaux projets de centrale, elle tend à utiliser autant que possible le réseau routier existant, pour des raisons économiques bien sûr, mais aussi pour ne pas créer de réseau routier parallèle qui, une fois le projet terminé, ne serait plus très utile et occasionnerait de l'entretien supplémentaire à être supporté par les contribuables.

Elle doit aussi évaluer si, en modifiant le réseau pour améliorer une situation, elle ne crée pas d'autres impacts négatifs, parfois supérieurs à ceux solutionnés.

Le secteur du Rang-du-Saguenay, à la hauteur du lac Alain, est de bonne qualité, puisqu'il vient d'être réaménagé par le ministère des Transports du Québec. Il répond donc aux normes d'Hydro-Québec. Le principal désavantage de son utilisation est qu'il cause pour quelques années un surplus de circulation aux heures de pointe tout près d'une zone de villégiature.

Cela occasionnera à cette heure-là une intensité de bruit pouvant atteindre 60,6 dB(A).

Les mouvements d'entrée et surtout de sortie de la zone du lac seront plus difficiles pour les résidents à ces heures de pointe, et ils devront alors être plus prudents dans leurs déplacements.

Cependant, si Hydro-Québec construisait un nouveau tronçon de route à l'ouest du Rang-du-Saguenay, il lui faudrait empiéter sur le sol agricole dans une zone couverte par la Loi de protection du territoire agricole, exproprier des chalets et créer deux voies parallèles à faible distance l'une de l'autre, cette solution entraînerait des coûts élevés de construction de la route, d'acquisition de terrains et d'expropriations.

Par ailleurs, la construction d'une nouvelle route à l'est du rang, en plus d'empiéter sur des terres agricoles, d'exiger l'expropriation de bâtiments, d'être coûteuse et de dédoubler le réseau, déplacerait le problème à une autre zone de villégiature, celle du lac Rita.

De plus, sa construction affecterait la qualité de l'eau du lac Alain puisque cette route traverserait la charge du lac et se situerait dans son bassin de drainage. L'usage de sel de déglçage aurait aussi des effets négatifs sur le lac.

En conclusion, la construction de nouveaux tronçons, que ce soit à l'est ou à l'ouest du Rang-du-Saguenay, crée des impacts négatifs à caractère permanent, alors que ceux causés sur le Rang-du-Saguenay le sont d'une façon temporaire.

En effet, les désagréments dus à la circulation ne se feront sentir qu'aux heures de pointe, lorsque les chantiers seront en pleine activité.

Le niveau de bruit atteint à ces moments-là pour les résidents du lac ne semble pas excessif, si on le compare à celui que l'on retrouve en ville. Evidemment, une zone de villégiature exige plus de tranquillité qu'une zone urbaine située près d'une autoroute. Cependant, la création d'impacts permanents sur l'agriculture, l'expropriation de chalets, la destruction d'un milieu résidentiel et les coûts élevés

de construction et d'entretien rendent ce projet difficilement acceptable, tant au point de vue de l'environnement qu'au point de vue technico-économique.

Représentants d'Hydro-Québec:

Robert Benoît, chef de groupe
Communications/Equipements de production
Direction Communications/Programme d'équipement

Jean-Paul Desbiens, administrateur de projets
pour le projet Delaney
Direction Projets de centrales

Jean-François Larose, aménagiste régional
Direction Environnement

Michel Dubé, gérant
Service Relations publiques
Région Montmorency

F A P E L

MEMOIRE CONCERNANT LA PROTECTION
DE L'ENCADREMENT FORESTIER DES LACS

Soumis au Bureau d'audiences publiques dans le cadre du projet
d'aménagement de la Centrale de pompage Delaney

St-Raymond (Portneuf)

La présidente,



Hélène Louise Elie

FAPEL

La Fédération des Associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL) groupe plus de 550 associations comme celle des Propriétaires du lac Alain de St-Raymond de Portneuf. FAPEL s'est donnée comme objectif de travailler à la sauvegarde des lacs, et plus particulièrement à la protection de leur encadrement forestier (soit une bande de terre qui s'étend sur une profondeur de 1,000 pieds à partir de la ligne du rivage).

HISTORIQUE

Grâce aux efforts soutenus des associations de FAPEL, le ministre de l'Environnement s'est déjà engagé à interdire toute activité placée directement sous son autorité ayant des effets négatifs sur l'environnement de l'encadrement forestier des lacs. Ainsi, le ministre de l'Environnement interdit l'installation des sites d'enfouissement sanitaire ou d'usines de béton bitumineux de même que le dépôt des déchets de production animale dans les limites de l'encadrement forestier des lacs.

Fidèle à ses propres politiques, le ministre a même mis sur pied un programme de protection des rives visant à protéger de façon encore plus efficace cette partie, plus sensible, de l'encadrement forestier des lacs.

Mais les efforts de FAPEL ont aussi porté sur d'autres ministères. Le ministère des Affaires municipales exige maintenant des lots d'une grandeur minimale de 40,000 pieds carrés, dans les limites de l'encadrement forestier des lacs, dans le but de protéger l'équilibre écologique des lacs. Egalement, le ministère des Transports, est aujourd'hui soumis au règlement relatif à l'évacuation et à l'examen des impacts sur l'environnement pour son grand réseau routier et en particulier pour les routes situées en bordure des lacs (en-dedans de 200 pieds des lacs).

.../

Les associations de FAPEL ont aussi joué un rôle prépondérant au niveau municipal, en insistant auprès des autorités des différentes municipalités des régions touristiques et rurales, pour que leur règlement de zonage tienne compte de la nécessité de protéger l'encadrement forestier des lacs contre toute activité ayant des effets négatifs sur l'environnement. Ainsi, avec l'appui de FAPEL, des centaines de municipalités ont déjà adopté des règlements de zonage dans ce sens et, dans certains cas, des coupes forestières ont été interdites dans les limites de l'encadrement forestier en bordure des lacs consacrés à la villégiature.

LE LAC ALAIN

Dans le but ultime de protéger l'encadrement forestier du lac Alain, il appert à FAPEL que la transformation de la route qui traverse présentement l'encadrement forestier du lac en une route d'accès pour la centrale de pompage Delaney, irait à l'encontre des politiques que soutiennent les associations de FAPEL.

C'est pourquoi FAPEL appuie l'Association des Propriétaires du lac Alain et fait appel au ministère de l'Environnement pour que l'Hydro-Québec soit amenée à définir un nouveau tracé qui contourne l'encadrement forestier du lac Alain.

Annexe IV



ÉTUDE DU BRUIT AU LAC ALAIN

1.0 MÉTHODE UTILISÉE ET RÉSULTATS

1.1 Méthode utilisée

La méthode utilisée pour les calculs de l'intensité du bruit dû à la circulation routière au niveau des chalets situés en bordure du lac Alain est celle qui a été publiée conjointement par le C.N.R. et la S.C.H.L. en 1977 sous le titre: «Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation».

Cette méthode détermine, à l'aide de tableaux, le niveau de bruit existant à 100 pi de la voie de circulation et les corrections à apporter à ce dernier selon: le débit routier, la vitesse de circulation, le pourcentage de véhicules lourds, la pente de la chaussée, la distance entre la source et la réception, la nature du sol, la topographie et la présence d'écrans.

L'application de cette méthode comporte cinq étapes:

Étape 1

La première étape pour calculer le niveau de bruit est de déterminer les volumes et les caractéristiques de la circulation pendant la période critique, soit l'heure de pointe. La méthode de C.N.R.-S.C.H.L. considère un volume de circulation sur 24 heures. Les résultats horaires ont donc été multipliés par 24 pour obtenir un niveau de circulation journalier. Il est à noter que ce niveau journalier ne sera jamais atteint, en pratique, bien que le niveau de bruit trouvé correspondra à celui de l'heure de pointe. Le tableau 3.1.2, à la page 19 de la publication de la S.C.H.L., fixe à 67 dB(A) le niveau de bruit à 100 pi de la voie de circulation pour un trafic de 25 056 (24 x 1044) véhicules dont 4% de poids lourds circulant à une vitesse de 40 milles à l'heure.

Étape 2

La deuxième étape du calcul consiste à déterminer la hauteur de la source. Le tableau 3.4 de la page 24 établit que, pour un pourcentage de camions de 4% et une vitesse de 40 milles à l'heure, la hauteur de la source est de 5 pi au-dessus de la chaussée.

Étape 3

Cette étape-ci consiste à déterminer la correction en dB(A) à ajouter pour la pente de la chaussée. Le tableau 3.2 de la page 24 établit cette valeur à partir du rapport des pourcentages de camions et de pente de la chaussée. Dans le cas présent, chaque résidence se trouve vis-à-vis une section de route possédant ses caractéristiques propres au point de vue de la pente.

Étape 4

Cette étape consiste à déterminer la hauteur effective totale au-dessus du sol. On entend par hauteur effective l'addition de toutes les hauteurs (source, réception, écran) et des dénivellations de terrain. A titre d'exemple, considérons un terrain dont le point de source (route) est situé 12 pi plus haut que le point de réception (maison). La hauteur effective totale sera l'addition de la hauteur de source (H), déterminée à l'étape 2, de la hauteur de réception (R) considérée comme étant le centre d'une fenêtre de la maison, soit 5 à 6 pi du niveau du sol et enfin de la hauteur de la dénivellation du sol (P) entre les deux points. Ceci donne, pour l'exemple considéré: $H + R + P$, soit $5 \text{ pi} + 5 \text{ pi} + 12 \text{ pi} = 22 \text{ pi}$. Si une butte ou un écran est situé sur le parcours, il faudra additionner en plus sa hauteur du côté source et sa hauteur du côté réception.

Étape 5

Enfin, la dernière correction a trait à la distance de la maison par rapport à la route et à la nature du sol qui les sépare. Dans cette méthode, deux types de sol sont considérés, soit un sol dur (béton, asphalte) et un sol mou (terre meuble, gazon). Comme pour l'étape précédente, chaque habitation jouit d'une situation propre. La nature du terrain, de même que la topographie sont particulières. Le tableau 3.5 de la page 25 (publication de la S.C.H.L.) permet de déterminer les corrections propres à chaque situation.

1.2 Résultats des calculs

Les 5 étapes expliquées précédemment permettent de déterminer les niveaux de bruit susceptibles de survenir dans la région du lac Alain.

Les tableaux 1 et 2 résument les données pertinentes pour chacun des chalets étudiés. La dernière colonne du tableau 2 indique les intensités sonores mesurées sur le site le 13 octobre, entre 14 h et 16 h, au moyen d'un analyseur statistique B.K. 4426 (Brüel & Kjaer) et d'une imprimante associée 2312. Les conditions climatiques de cette journée étaient très bonnes pour une analyse de bruit: temps ensoleillé et vent faible.

2.0 COMPARAISON ENTRE LES NIVEAUX CALCULÉS ET LES NIVEAUX MESURÉS

La comparaison des valeurs obtenues sur le site par mesure et des valeurs calculées à l'aide de la méthode C.N.R.-S.C.H.L. permet de constater une différence entre les deux séries de valeurs (tableau 2). Les niveaux mesurés sont de 1.6 à 2.8 dB(A) plus élevés que les niveaux calculés. Cette différence est due au fait que les niveaux calculés ne tiennent compte que du bruit produit par les automobiles alors que les niveaux mesurés sur le site incluent le bruit ambiant. Dans le cas présent, la principale source de bruit supplémentaire provient des mouvements des feuilles agitées par le vent et des activités agricoles au loin (tracteur).

TABLEAU 1 : VALEURS UTILISÉES POUR LES CALCULS

Localisation N° civique	Distance route- chalet (pi)	Élévation source (pi)	Élévation réception (pi)	Variation topogra- phique (pi)	Hauteur effecti- ve totale (pi)	Nature du sol	Pourcentage de la pente de la chaus- sée	Vitesse de la circulation (mi/h)
601	193	5	5	0,86	10,86	mou	0	40
641	203	5	5	2,47	12,47	mou	4	40
749	266	5	5	27,7	37,7	mou	0	40

TABLEAU 2 : RÉSUMÉ DES CALCULS

Localisation des calculs N° civique	Nombre de véhicules par heure	Pourcentage de poids lourds	Bruit équivalent à 100 pi de la voie et 40 mi/h dB(A)	Correction pour la pente de la chaussée : dB(A)	Correcti distance topograp dB(A)
601	1044	4	67.1	0	-8.25
	100	4	57.8	0	-8.25
	25	4	51.0	0	-8.25
641	1044	4	67.1	+1	-9.0
	100	4	57.8	+1	-9.0
	25	4	51.0	+1	-9.0
749	1044	4	67.1	0	-6.5
	100	4	57.8	0	-6.5
	25	4	51.0	0	-6.5

Il va sans dire que cette différence due au bruit ambiant deviendra de moins en moins importante à mesure que le nombre de véhicules augmentera. Ainsi, pour une circulation de 1004 véhicules légers par heure, le niveau de bruit mesuré sera sensiblement identique au niveau calculé, étant donné le passage presque continu d'automobiles à intervalles d'environ 3,5 secondes durant l'heure de pointe. A ce moment, les bruits produits par les automobiles prédomineront sur le bruit ambiant existant.

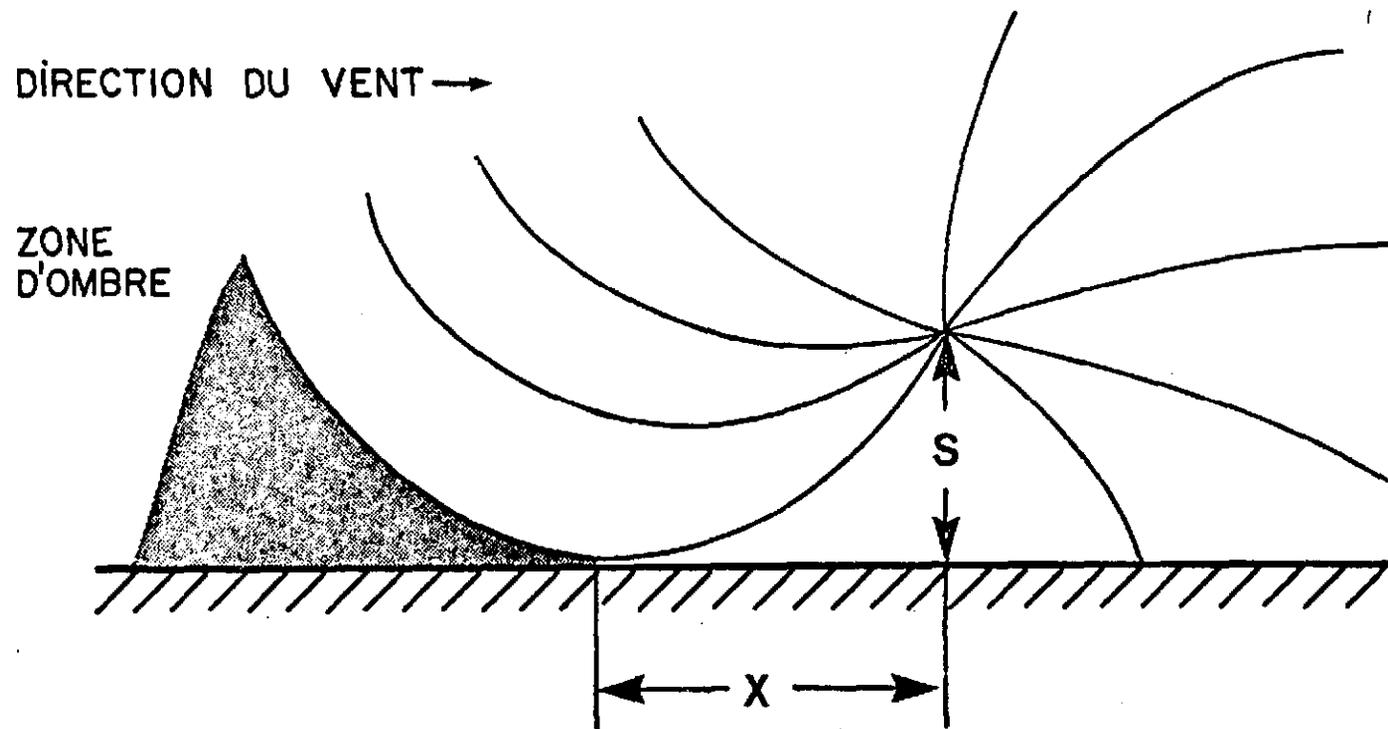
3.0 EFFET DU VENT SUR LE NIVEAU DE BRUIT MESURÉ

Le vent peut avoir deux principales incidences directes sur le niveau de bruit mesuré. La première, très simple, touche le milieu physique environnant le point de mesure. En effet, si l'endroit dont on désire connaître le niveau de bruit est entouré d'arbres feuillus, l'agitation des feuilles par le vent augmentera la valeur du niveau de bruit, ceci proportionnellement à la vitesse du vent. Dans le cas du lac Alain, la présence de trembles agités par un vent léger (10 à 15 km/h) avait pour effet de faire fluctuer la valeur du niveau de bruit de 5 à 10 dB(A) (lors de nos mesures).

La deuxième incidence se rapporte directement aux ondes sonores. Comme nous pouvons le constater à la figure 1, le vent a pour effet de soulever les ondes sonores, d'où la création d'une zone d'ombre acoustique où le niveau de bruit est nettement inférieur alors qu'à l'opposé, il crée, en rabattant les ondes sonores, une zone où le niveau de bruit est élevé. Il va sans dire que l'augmentation du niveau de bruit dans la zone du vent portant est fortement liée à la distance entre la source et la réception et à la fréquence de l'onde.

Dans le cas présent, compte tenu de la faible distance entre les chalets et la route, l'effet du vent sur la propagation des ondes sonores sera nul et ce, pour des vitesses de vent allant jusqu'à 50 km/h.

FIGURE 1 EFFETS COMBINÉS DU VENT ET DU GRADIENT DE TEMPÉRATURE SUR LES ONDES SONORE



QUALITÉ DE L'AIR

On sait que la circulation automobile sur les routes est responsable de l'émission de polluants atmosphériques dont les oxydes de soufre, les hydrocarbures, les oxydes d'azote, les matières particulaires et le monoxyde de carbone. De tous ces polluants, c'est le monoxyde de carbone qui présente le plus de risques et il est en tête de liste lorsqu'on évalue la pollution atmosphérique le long d'une voie de transport.

Or, un taux de circulation horaire d'environ 1000 véhicules réguliers, en plus de 40 véhicules lourds, produira une concentration moyenne de monoxyde de carbone bien inférieure à la norme de 30 ppm, si l'on considère un récepteur situé à environ 100 pi de la voie de circulation. Cette norme de 30 ppm pour une durée d'une heure est celle publiée par le ministère de l'Environnement du Québec dans le règlement relatif à la qualité de l'atmosphère (Gazette officielle du Québec, 14 novembre 1979).

Nous pouvons de plus affirmer que, quelle que soit la direction dominante des vents dans ce secteur, les taux de polluants générés par la circulation automobile se situeront toujours bien en deçà des normes établies.

Annexe V

PRÉCISIONS ET COMMENTAIRES PRÉSENTÉS À ME MICHEL YERGEAU
VICE-PRÉSIDENT DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT À LA SUITE DE L'AUDIENCE DU 19 OCTOBRE 1981

L'IMPACT DU RÉSEAU ROUTIER PROJETÉ PAR HYDRO-QUEBEC
À L'INTERIEUR DU PROJET DELANEY
SUR
L'ENVIRONNEMENT DU LAC ALAIN

par

L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DU LAC ALAIN ENR.

Octobre 1981

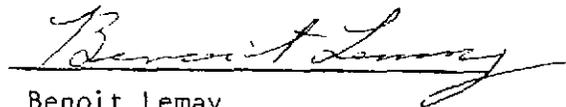
Le 27 octobre 1981

Monsieur Michel Yergeau
5199 Sherbrooke Est, #2881
Montréal, P. Québec
H1T 3X1

Monsieur,

Par la présente et dans le prolongement de la soirée d'audiences, je vous fais parvenir quelques précisions et commentaires de l'Association des propriétaires du Lac Alain.

Je vous remercie de votre bienveillante attention.



Benoit Lemay
Secrétaire de l'A.P.L.A.

Monsieur le Commissaire,

Dans le prolongement de la soirée d'audience, mouvementée et fertile en émotions pour un non-habitué de ce genre de rencontres, l'A.P.L.A., après avoir fait le point, tient à vous faire parvenir quelques précisions et commentaires qu'elle estime pertinents au dossier du tracé du réseau routier du projet Delaney de l'Hydro-Québec.

La présente ne constitue pas, aux yeux de l'Association, la réplique proprement dite aux précisions complémentaires que l'Hydro, à votre demande, doit vous faire parvenir d'ici le 3 novembre. Sur ce point, l'Association attend de prendre connaissance de ces précisions pour élaborer sa réplique éventuelle. L'Association veut simplement, sans introduire d'éléments nouveaux, résumer et réitérer son argumentation en tenant compte de certains points particuliers que l'audience du 19 octobre a mis en lumière.

1- Une expertise nouvelle de l'Hydro-Québec dans le dossier

Sans vouloir soulever un point de procédure, l'Association reste perplexe face au dépôt, séance tenante, par l'Hydro-Québec d'une nouvelle expertise concernant la méthode de mesure du bruit occasionné par la circulation aux abords du Lac Alain. Seuls des spécialistes en droit procédural pourraient contester la recevabilité dans le cadre d'une enquête, d'une telle contre-expertise, d'autant plus qu'elle émane du même groupe conseil qui avait fait la première analyse. Il n'est pas dans l'intention de l'Association de s'attaquer à l'aspect purement procédural de l'enquête. Elle estime que sa cause, sur le fond, est suffisamment défendable pour dépasser les querelles de procédures.

L'Association tient quand même à signaler que, contestée à un unique niveau: (bruit et sécurité du tronçon du réseau routier projeté longeant le Lac Alain) la société Hydro-Québec a déposé une expertise

spéciale qui diminuait la mesure des inconvénients liés au bruit dans le document B-14. Si la société avait été contestée à cinq niveaux différents par divers organismes en plus de l'A.P.L.A., aurait-elle rédigé cinq nouvelles expertises et celles-ci auraient-elles été recevables dans le cadre de l'enquête? Si tel est le cas, quelle est l'utilité d'identifier et de colliger un certain nombre de documents mis à la disposition des personnes ou groupes intéressés et quelle est la raison de fixer une période déterminée pour la consultation?

D'expertise en expertise, l'Hydro-Québec pourrait allonger les périodes de consultation jusqu'à ce que les intervenants, épuisés, abandonnent la partie. Quant à savoir entre la méthode de Kugler, B.A., D.E. Commins et W.J. Galloway, et celle de la S.C.H.L. 1977, 'le bruit du trafic routier et ferroviaire et ses effets sur l'habitation NHA-5183' laquelle est la plus adéquate pour déterminer l'impact sonore sur un milieu de villégiature, le mémoire d'Hydro-Québec déposé le 19 octobre dernier ne fournit aucune preuve concernant la perturbation causée par le bruit. D'une expertise à l'autre, tout ce qui est notable, c'est que le nombre de décibels est légèrement moins élevé. La nouvelle expertise ne tient absolument pas compte du contexte dans lequel se trouve celui qui doit subir le niveau de bruit mesuré à la baisse dans cette dernière expertise. Une troisième expertise s'imposerait-elle?

Enfin, si les résultats de la nouvelle expertise avaient conclu à des inconvénients supérieurs du bruit pour les résidents du Lac Alain, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement en aurait-il été informé par l'Hydro-Québec? L'Association n'entend pas se livrer avec l'Hydro-Québec à une bataille stérile de chiffres. Elle compte par ailleurs sur l'objectivité et l'impartialité du Bureau des audiences publiques et de ses experts pour faire droit aux parties dans l'enquête et pondérer avec clairvoyance et équité, à leur valeur réelle, les argumentations de chacune.

2- Absence du Ministère des Transports

L'Association, en dépit des réserves mentionnées au point précédent, a grandement apprécié l'apport de l'Hydro-Québec lors de l'audience du 19 octobre. Elle déplore grandement, par ailleurs, l'absence de représentants du ministère des transports. Ce ministère, mentionne-t-on dans le rapport déposé par l'Hydro-Québec lors de l'audience, "vient de réaménager le secteur du Rang-du-Saguenay, à la hauteur du lac Alain, (le rendant)... de bonne qualité. Il répond donc aux normes d'Hydro-Québec" (page 6).

L'absence de représentants du ministère des Transports a empêché l'Association d'aborder de nombreuses questions dont celle, capitale, de demander si la réfection récente de ce secteur du Rang-du-Saguenay a été réalisée en prévision de l'aménagement du réseau routier du projet Delaney. Si tel est le cas, les investissements consentis par le ministère des transports auraient dû être mentionnés dans les documents de consultation liés au projet. Par contre, le fait que ce secteur du Rang-du-Saguenay soit présentement d'une qualité telle qu'il "réponde aux normes de l'Hydro-Québec" ne doit pas permettre de conclure que l'usage prévu par l'Hydro-Québec de ce secteur et le bruit du trafic routier prévu satisfont aux exigences du "service de l'environnement du ministère des Transports pour de nouveaux projets routiers" (Cf. Rapport de H.Q. dans le cadre de l'enquête du Bureau d'audiences publiques, déposé le 19 octobre 1981, page 4).

Que la route réponde aux normes de l'Hydro-Québec, par sa largeur, sa solidité, ses accotements, de longs bouts droits, l'absence de pentes raides et de viaducs de basse élévation, etc... l'Association est toute disposée à le reconnaître. Le Rang-du-Saguenay est une route qui fait l'affaire de l'Hydro-Québec, tous sont d'accord là-dessus. Mais la question n'est pas là!

La question de savoir si le type d'utilisation du Rang-du-Saguenay tel que prévu par l'Hydro-Québec répond aux normes du ministère

des Transports du Québec aurait mérité que ce ministère soit présent lors de l'audience du 19 octobre dernier. Ce ministère, pour la part qui lui revient en responsabilité, a-t-il effectué ou fait effectuer une étude approfondie sur les problèmes de bruit engendrés par la circulation pour ce secteur? Selon quelle méthode ce ministère procède-t-il normalement pour effectuer ces études approfondies? Faut-il présumer d'une concertation implicite entre l'H.Q. et le ministère des Transports au moment présent des préparatifs du projet non encore officiellement autorisé en vertu de la loi de la qualité de l'environnement?

Outre la question des obstacles liés au bruit du tracé routier, il faut également mentionner la dimension sécurité des résidents. Cet aspect sécurité aurait pu être abondamment traité par l'Association, lors de l'audience, si des représentants du ministère des Transports y avaient participé. En plus de ce qui a été mentionné dans le mémoire, et de ce qui a fait l'objet d'interventions lors de l'audience (jogging et bicyclettes par des adultes) l'Association croit pertinent d'ajouter la mention des risques pour les enfants. En effet, les abords du Rang-du-Saguenay (fossés et remblais) sont des endroits privilégiés pour la cueillette de fruits sauvages tels fraises, framboises, bleuets, etc. C'est en grand nombre que les familles et parfois les enfants seuls se rendent faire la cueillette de ces fruits sauvages, le plus souvent en fin d'après-midi, pour "ramasser" ce qui deviendra le "dessert" du souper. Or, une heure de pointe de trafic entre 18h et 19h correspondrait exactement à la période où les enfants reviennent de la cueillette". S'il est normal de présumer une "prudence moyenne" des parents et des enfants à l'égard de la circulation, il est aussi normal d'appréhender qu'un enfant, après avoir patienté quelques minutes de trafic dense, prenne le risque fatal de traverser la route à la course et se fasse happer par un véhicule. Ce niveau de risque ne sera pas sans perturber l'état psychologique des parents ou tuteurs responsables pendant toute la durée de la "sortie" de leurs enfants. C'est là un autre élément qui vient saper

la qualité d'un environnement humain, sous son aspect psychologique cette fois.

Enfin, la mise en péril de vies humaines en viendra-t-elle un jour à entrer en considération véritablement dans les préoccupations du ministère des Transports, au moins sur le même pied que "sa pratique...de ne pas doubler sans nécessité les infrastructures routières ni, conséquemment, les frais d'entretien à très long terme" (Cf. Lettre de René Vincent, sous-ministre adjoint, à l'A.P.L.A., en date du 21 avril 1981).

En l'absence de représentants du ministère des Transports, l'A.P.L.A., faute de réplique, estime que les réponses fournies par elle aux arguments mis de l'avant par ce ministère dans sa lettre du 21 avril 1981, constituent une réfutation de ses allégués. Ainsi, le Bureau d'audiences publiques se trouve donc en face d'une preuve faite par l'A.P.L.A. des risques du tracé routier projeté concernant la sécurité, les inconvénients sur l'environnement, et la perte de valeur des propriétés.

3- Le bruit en contexte de villégiature

Quoi qu'il en soit de la valeur en dB du bruit causé par le trafic routier, les approches et analyses scientifiques comportant elles aussi leurs limites, l'A.P.L.A. tient à développer auprès du Bureau d'audiences publiques un autre type d'argumentation qui colle à l'expérience directe de l'être humain en contexte de villégiature. Bien que s'éloignant des instruments de mesure, cet argument apparaît à l'association très pertinent en tant qu'il tient compte de l'être humain dans toutes ses dimensions.

Le résident du Lac Alain, lorsqu'il s'y trouve, veut y goûter la détente, le repos, le climat de récréation et de paix. Son oasis du Lac Alain, il l'a acquis avec l'intention d'y trouver un remède, un lieu "thérapeutique", qui compense le stress de son existence de

citadin. Dès qu'une période, même brève, le lui permet, il s'évade de la prison urbaine pour goûter et se baigner dans cette atmosphère récréatrice.

Outre le contexte physique, c'est un rythme de vie qui épouse celui de la nature qui est recherché. Au fond, la libération des contraintes d'un horaire de travail devient très imporant. Le réveil-matin est banni, on se fie aux oiseaux et au soleil pour solliciter la "levée du corps". On se réfère au rythme même de l'organisme et à ses besoins de récupération pour déterminer le moment opportun du lever. A la différence de l'urgence du poignon ou de l'ouverture du "bureau", le rythme du lever "au chalet" peut se faire progressif, explorateur attentif de la météo et planificateur d'un projet d'activités au jour le jour.

Et quand, après avoir été actif dans des travaux ou des loisirs de son choix, ce résident voit s'approcher la fin du jour, c'est encore un autre moment privilégié qu'annonce la perspective de souper en plein air, au moment où le vent tombe et où le soleil miroite sur les eaux calmes du lac. On peut croire qu'il s'agit là d'un statut de privilégié, mais n'est-il pas légitime d'y investir la majeure partie de ses économies? Ce sont précisément ces moments de "jouissance" qui permettent de ne pas trop regretter les sacrifices liés aux investissements consentis pour acquérir ce terrain et ce chalet.

Comment mesurer, dans un tel contexte, les conséquences d'un trafic d'heure de pointe entre 6h et 7h le matin et 18h et 19h le soir? L'indice des dB, à lui seul, peut-il rendre compte des perturbations occasionnées? Les niveaux critiques de tolérance identifiés par les méthodes scientifiques d'analyse du bruit à proximité des résidences peuvent-ils s'appliquer indistinctement en milieu urbain et en milieu de villégiature? En l'absence d'une critériologie scientifique, l'A.P.L.A. propose de résoudre le problème par une question à la fois simple et réaliste: Dans quelle proportion les fonctionnaires du ministère des Transports, et le ministre lui-même, aussi bien

que les employés de l'Hydro-Québec, y compris les cadres, choisissent-ils comme milieu de vacance un site près duquel une route, comportant un trafic de pointe entre 6h et 7h le matin et 18h et 19h le soir, est aménagée?

4- Inconvénients temporaires versus impact permanent

L'intervention de M. Marcel Plamondon lors de l'audience du 19 octobre dernier, a permis à l'Association de lancer publiquement la sensibilisation qu'elle entend faire auprès de ses membres concernant une autre source de pollution de l'environnement qu'elle avait déjà identifiée et, qui, en raison du projet Delaney, avait dû être remise à plus tard.

La présence de "moto-cross" dans l'environnement du Lac Alain et dans l'environnement plus global constitue un fléau que l'Association et les résidents du secteur veulent combattre. En ce sens, elle ne fait que s'ajouter aux inconvénients que cherche à combattre l'association en s'opposant au tracé routier de l'Hydro-Québec.

Les réalisations de l'Association dans les dernières années pour éliminer les embarcations motorisées, s'inscrire dans le "Programme des lacs, s'opposer à un changement de zonage autorisant l'implantation d'une carrière à proximité du Lac, sont autant d'indices de son dynamisme, et de l'orientation dans laquelle s'engagent les résidents. Cependant le dossier Hydro-Québec devient, dans la mesure où des résistances se manifestent, le dossier clef qui déterminera, pour l'Association, le maintien ou l'abandon de l'orientation qui était sienne depuis ces mêmes années.

Vous n'ignorez pas l'énergie qui est exigée de l'Association pour mener à terme un dossier comme celui de l'enquête présente. Or, advenant l'établissement du réseau routier tel que projeté, on peut, en tout réalisme, prévoir que certains résidents, et probablement les plus soucieux de la qualité de l'environnement, vont quitter les

lieux. Risquent de partir ceux qui ont été attirés par l'environnement du Lac Alain en raison de ses caractéristiques de calme, de silence et de beauté. Du même coup, l'Association risque de se voir privée de ses participants les plus actifs pour défendre cet environnement.

La détérioration de l'environnement occasionnera pour ces expulsés volontaires une perte de valeur de revente de leur propriété. En ce sens l'exode de ces résidents se soldera par un impact permanent au plan financier et au plan de leur déplacement géographique. Ce sont là autant d'inconvénients non-temporaires et non-négligeables.

On peut cependant appréhender un impact permanent à portée beaucoup plus grave sur le plan environnemental. En effet, les "expulsés" seront probablement remplacés par des acheteurs qui, du fait même qu'ils acceptent de s'installer dans un environnement bruyant, donnent des indices peu prometteurs d'un souci pour la qualité de l'environnement. Il ne s'agit pas d'imposer à qui que ce soit tel ou tel type d'environnement pour le choix d'une résidence d'été, chacun est libre de s'installer où ça lui plaît, mais bien de compromettre une orientation déjà adoptée par un groupe majoritaire de résidents. En effet, il ne sera pas nécessaire que le nombre de changements de propriétaires soit très élevé pour qu'on assiste à une démobilisation générale de l'ensemble des résidents concernant le type d'environnement qui caractérise actuellement le Lac Alain.

Le risque auquel les résidents du Lac Alain font face, dans le cas du dossier Delaney, ne porte pas uniquement sur leur tolérance au bruit qui viendrait de la route... mais aussi sur les conséquences du nouvel environnement créé par cette route sur la composition même de la population des résidents du Lac. Ainsi, une fois le bruit de la route présent, pourquoi ne pas remettre les embarcations motorisées sur le lac, pourquoi pas une carrière à proximité, pourquoi ne pas chercher à attirer la circulation qui "passe" par des

attractions plus ou moins voyantes et bruyantes? Le problème des "moto-cross" sera réglé, car l'environnement détérioré leur réservera une place de choix.

Progressivement, le Lac Alain reviendra à la triste situation décrite aux pages 9 et 10 du mémoire de l'Association. Il s'inscrira alors dans la lignée de plusieurs autres lacs de la région dont la dépollution est reconnue, par les autorités gouvernementales elles-mêmes, comme impossible sinon extrêmement coûteuse.

L'A.P.L.A. réclame son droit à défendre, en tant que représentante actuelle des propriétaires du lac, une autre orientation concernant l'avenir de l'environnement du Lac Alain.

Les conséquences sur les "exodes" éventuels de résidents interdisent de parler uniquement d'"inconvénients temporaires" d'une durée de deux ou trois ans. Il faut reconnaître un impact permanent au tracé de route projeté, impact négatif qui est plus qu'hypothétique car il affecte à la fois le milieu physique et humain au sens individuel et social du terme.

Par ailleurs, la proposition de tracé routier faite par l'A.P.L.A., même si elle peut comporter des perturbations d'ordre écologique et nécessiter des déboursés supplémentaires de construction et d'entretien d'une voie parallèle, a l'avantage de préserver un environnement humain et de prévenir des dépenses prévisibles à long terme pour enrayer la pollution du Lac Alain lui-même.

Précisons en terminant que la proposition de tracé routier faite par l'Association, emprunte, pour les deux premiers Kilomètres de déviation de la variante, des terres classées , U et K, c'est-à-dire "terres en friche" et "pâturages semi-naturels et prairies peu ou non exploitées". Pour la section qui longe la rivière Bras-du-Nord, la dénivellation du terrain permet la construction d'une route qui

laisse de 320 à 400 pieds de boisé entre la rivière et la route. Telle que le permet une évaluation sommaire à vol d'oiseau, il semble qu'un seul "chalet" serait touché d'assez près par ce tracé de route. Quant à la section du tracé, au nord de F-2, il est possible de la construire en territoire boisé et d'éviter de traverser une pépinière en rejoignant le Rang-du-Saguenay à environ 3 kilomètres au nord du Lac Rita. L'Association espère que les experts de l'Hydro-Québec mettront au moins autant d'énergie à explorer les possibilités réelles de réalisation de cette proposition de tracé qu'ils en ont mis à démontrer le peu d'impact du tracé projeté sur l'environnement du Lac Alain.

5- A propos du contenu de la dernière expertise déposée par l'H.Q. le 19 octobre

Prenant connaissance, ces derniers jours, du texte des notes sténotypiques rapportant le "verbatim" des interventions de l'audience du 19 octobre dernier, l'Association a pu repérer deux points particuliers sur lesquels elle tient à attirer votre attention. Vos interrogations ont déjà manifesté votre perspicacité concernant des points, cependant l'Association les formule en tant que partie requérante à l'enquête en vue de vous permettre de mener à bien votre tâche primordiale d'enquêteur du Bureau d'audiences publiques.

Les représentants de l'Hydro-Québec eux-mêmes, dans la présentation qu'ils ont faite de la méthode d'évaluation du niveau sonore de la Société centrale d'hypothèques et de logement reconnaissent que cette méthode s'applique en milieu urbain. En effet, à la page 79 du "verbatim" on peut lire l'intervention de M. Jean-François Larose qui dit: "Maintenant, la Société canadienne (centrale) d'hypothèque et de logement qui est souvent confrontée à des problèmes de bruit entre les quartiers résidentiels et les voies de circulation rapide en milieu urbain a développé une méthode...". Il n'est donc pas du tout démontré que cette méthode est appropriée pour mesurer les ni-

veaux acceptables des bruits du trafic routier dans un milieu de villégiature.

Par ailleurs, M. Jean-François Larose avait, quelques instants auparavant, à la suite de précautions sur la façon dont avaient été réalisées les dernières mesures, cherché à invalider la méthode Kugler par une argumentation subtile mais confuse. On peut lire, aux pages 78 et 79, les paroles de M. Larose. "La première méthode (Kugler) on la dit rapide mais sécuritaire... Elle amplifie les phénomènes pour être bien certaine. Elle tient compte essentiellement de la distance entre la source du bruit, c'est-à-dire la route, et l'endroit où on veut mesurer l'impact. Dans le cas présent, X, Y, Z, chalets du lac Alain. Elle ne tient compte d'aucun autre facteur. Donc, c'est une méthode qui est très appropriée, très utilisée en Amérique dans les études d'impact pour les études globales, mais qui n'est pas approprié lorsqu'il s'agit d'un point très particulier".

Devant ce texte, l'Association en est réduite à chercher le sens de l'argumentation tenue par M. Larose. En quoi la méthode Kugler est-elle inappropriée pour mesurer l'impact du bruit du trafic prévu dans le Rang-du-Saguenay sur l'environnement des résidences du lac Alain.

L'Association n'arrive pas à saisir la logique de cette argumentation. La disqualification des données du document B-14, si elle était démontrée, invaliderait une bonne part de l'argumentation de l'Association dans son mémoire. L'Association vous serait reconnaissante si vous acceptiez de lui faire part de la façon dont vous estimez que les propos tenus par M. Larose et cités précédemment constituent une argumentation solide à l'encontre de l'applicabilité des données du document B-14 au cas des résidents du Lac Alain. Pour sa part, l'Association n'y trouve pas d'argumentation concluante.

De plus, la lecture du texte des notes sténotypiques de l'Hydro-Québec se réfèrent à la méthode de la S.C.H.L. comme à "une méthode théorique - c'est qu'on n'a pas besoin, pour l'appliquer, d'aller prendre des mesures sur le terrain - (cf. même intervention que plus haut, p. 79). Au haut de la page 78, on peut voir que M. Larose avait déjà présenté l'étude récente faite par l'Hydro-Québec ou Roche et Associés comme "un calcul qui est théorique" non sans ajouter "qu'on a pris soin de vérifier par la suite par des analyses sur le terrain, donc en tenant compte des véhicules qui passent effectivement.

L'Association, en l'absence de dépôt d'un rapport détaillé de l'étude faite par Roche et Associés se trouve réduite à analyser les données indiquées dans le mémoire soumis par l'Hydro-Québec. Elle s'estime quand même fondée d'exiger la production d'un tel rapport qui devrait indiquer la méthodologie utilisée, les lectures d'instruments qui ont été effectuées à tel ou tel moment et à tel ou tel endroit, avant d'accepter la conclusion éventuelle à l'effet que la méthode de la S.C.H.L. est appropriée pour déterminer les niveaux acceptables des bruits du trafic routier pour les résidents du lac Alain.

Prenant connaissance du document de la S.C.H.L. intitulé "Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation NHA 518312/77, l'Association a pu reconnaître effectivement que cette méthode tient compte de plus de facteurs, de variantes, tels que ceux mentionnés par M. Jean-François Larose, à la page 80, du "verbatim" la hauteur de la source sonore, la hauteur de la réception, la topographie du terrain, les "écrans" éventuels, les possibilités d'insonorisation. Examinant plus précisément les tableaux 3-1.2 (page 19), et 3.5 (page 25) du document de la S.C.H.L. en regard des distances fournies dans le mémoire de l'H.Q. pour les trois chalets en cause, l'Association a pu se faire une idée plus ou moins précise du type de calculs effectués pour déterminer les chiffres indiqués à la page 5 du mémoire de l'Hydro-Québec. En quelques heures de travail, les néophytes des questions de mesure de bruit que nous sommes, s'aidant de l'appendice C du document de la S.C.H.L. pourraient effectuer des cal-

culs théoriques pour chacun des chalets du Lac Alain longeant le Rang-du-Saguenay. Si l'on s'en tient à des calculs théoriques, on serait tenté de dire, en langage populaire, "Y a rien là!"

Par ailleurs, l'Association tient à vous signaler une omission importante faite par l'H.Q. dans sa présentation de la méthode de la S.C.H.L. et une erreur capitale dans le texte même de son mémoire.

En présentant la méthode de la S.C.H.L., avec les multiples facteurs dont elle permet de tenir compte, les représentants de l'H.Q. ont négligé d'en préciser un qui ne manque pas d'importance. On peut lire à la page 6 de ce document:

"les niveaux maximums acceptables des bruits de la circulation routière et ferroviaire dans les quartiers d'habitation et des endroits de divertissements extérieurs.

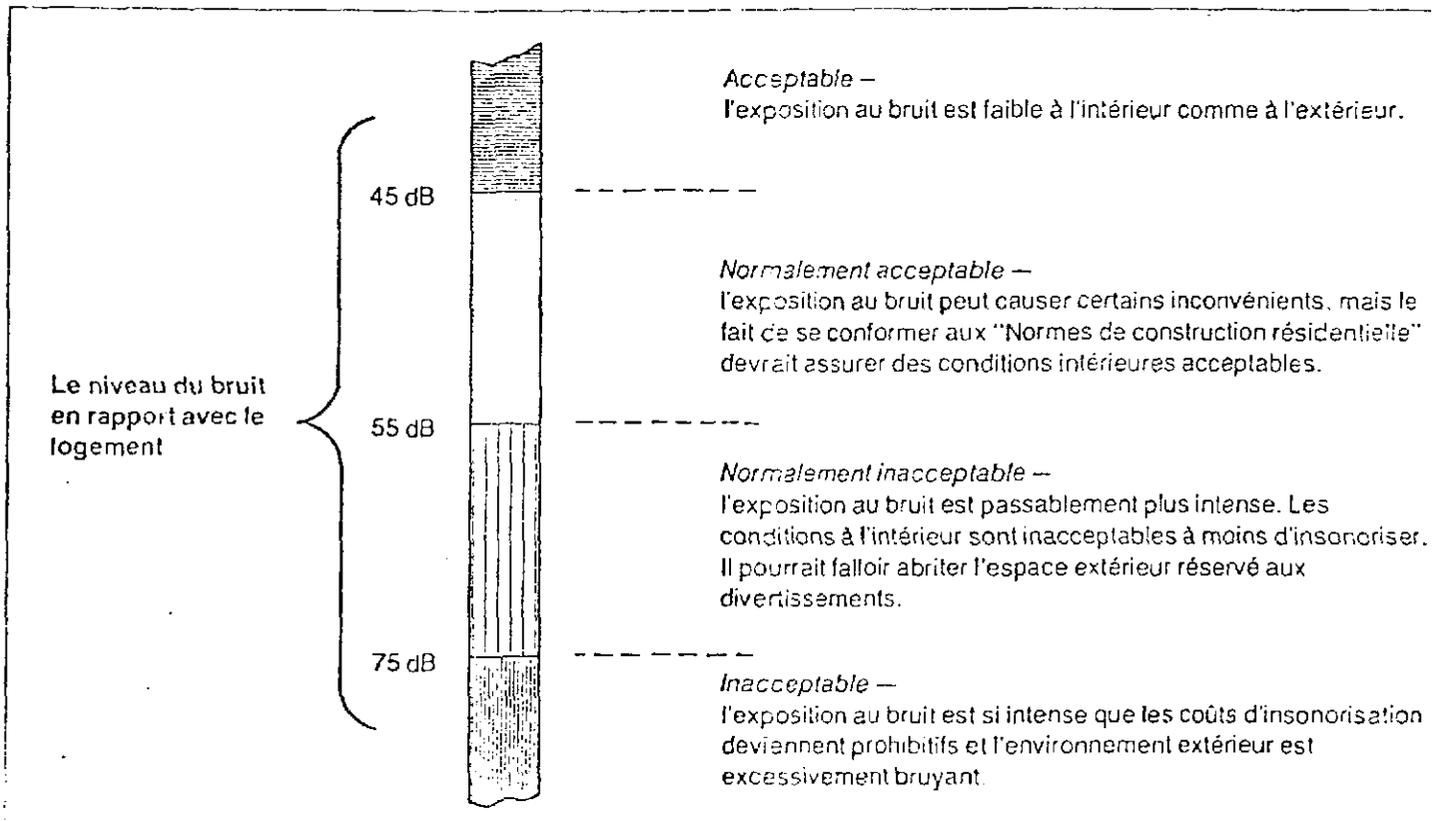
	Niveau du bruit
Chambres à coucher.....	35 dB
Salles de séjour, à manger, à diverssement.....	40 dB
Cuisines, salles de bain, halls d'entrée, etc..	45 dB
Espaces de divertissements à l'extérieur.....	55 dB

Pour se conformer aux Normes de construction résidentielle, dans une habitation ordinaire, les fenêtres étant fermées, le niveau du bruit à l'intérieur devrait être d'au moins 20dB plus bas qu'à l'extérieur. Si le niveau du bruit à l'extérieur n'est pas plus de 55 dB, la construction selon les Normes de construction résidentielle pourrait alors satisfaire à toutes les exigences proposées (quoiqu'il faille encore prendre la précaution de placer les chambres à coucher du côté le plus tranquille de l'habitation).

Or les valeurs numériques de 35 dB à 55 dB sont applicables, comme mentionnées plus haut, au milieu urbain. Si la S.C.H.L. fait des distinctions entre les niveaux acceptables dans une chambre, une salle de séjour, etc... l'Association n'est-elle pas fondée d'argumenter sur la base des distinctions qui doivent être faites à l'égard d'un milieu de villégiature. L'Association considère donc que toute son argumentation contre le bruit du trafic de la route

perturbant un milieu spécifiquement destiné au repos, au calme, et à la détente est éminemment recevable.

L'erreur capitale du mémoire soumis par l'H.Q. est ne pas avoir fait mention, lors de l'audience, des normes retenues comme applicables par le document même de la S.C.H.L. On peut lire, en effet, le tableau suivant à la page 7 du document :



Si la S.C.H.L. détermine cette critériologie pour prendre les décisions qui la concernent en matière de prêts et de suppléments de prêts à consentir pour insonoriser les habitations, c'est que ces niveaux de bruit ont un impact sur la valeur des propriétés. Cette dépréciation est directement proportionnelle aux caractéristiques désagréables liées au bruit de l'environnement. Loin de démolir l'argumentation de l'Association, le document de la S.C.H.L. la renforce.

De plus, l'Association s'interroge sur l'instance de l'Hydro-Québec ou de Roche et Associés qui a pu commettre l'erreur méthodologique très grave d'écrire, sous les données chiffrées de la page 5 du mémoire que "L'analyse de ces résultats révèle qu'en aucun cas le niveau de bruit aux chalets ne dépassera le seul critique de 70 dB (A)". Ce "seuil critique" de 70 dB doit être relié aux données du document B-14 et appartient à la norme américaine pour le contrôle du bruit. Il doit donc être mis en rapport avec la méthode Kugler qui, par ailleurs, au dire même des représentants de l'Hydro-Québec, "amplifie les phénomènes pour être bien certaine (cf. Verbatim, p. 78, intervention de M. Jean-François Larose).

Si l'Association comprend bien, l'Hydro-Québec va chercher des valeurs numériques de mesure du niveau de bruit selon la méthode de la S.C.H.L., donc à la baisse, mais prend bien soin de conserver la valeur numérique du seuil critique de la norme américaine. Pourtant, selon le document de la S.C.H.L., plus de 55 dB constitue un niveau de bruit normalement inacceptable et ce, en contexte urbain. Si la méthode de la S.C.H.L. devait être retenue, encore faudrait-il qu'on en applique intégralement les principes et pourquoi pas même en matière d'évaluation du trafic.

Enfin, une dernière remarque concerne la philosophie même qui sous-tend le document de la S.C.H.L. A bon droit, cette société considère le trafic des grandes artères urbaines comme une plaie inévitable contre laquelle il faut se prémunir par la construction d'écrans, par certains types d'architecture et d'isolation. Ses normes, ses méthodes de mesure et les correctifs qu'elle promeut représentent un procédé défensif contre un adversaire omniprésent et implacable. Cependant, ce "fait accompli" devant lequel la S.C.H.L. se trouve ne s'applique pas présentement à la situation du lac Alain. Voilà pourquoi l'Association considère que son argumentation doit se situer dans la ligne de la construction d'un autre tracé de route, pendant qu'il est encore temps, et non de réclamer des talus, des écrans, des subventions pour l'isolation anti-bruit des chalets, etc.

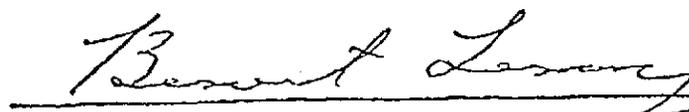
L'environnement du Lac Alain est présentement là, et le Rang-du-Saguenay tel qu'utilisé présentement comporte un niveau de bruit acceptable. Cependant l'utilisation prévue par l'Hydro-Québec de cette section de route comme tracé de circulation des véhicules nécessaires à la réalisation du Projet Delany équivaut, aux yeux de l'Association, à la construction d'une nouvelle route, par-dessus le Rang-du-Saguenay lui-même. C'est pourquoi elle réclame qu'un autre tracé de route soit réalisé de façon à ce que l'environnement du Lac Alain et même un environnement plus large soit sauvegardé.

Conclusion

Tels sont, Monsieur le Commissaire, les précisions et commentaires dont l'Association tenait à vous faire part à la suite de l'audience du 19 octobre dernier. Comptant, sur votre impartialité et votre sagacité, l'Association vous remercie, encore une fois, de votre bienveillante attention.


 Jean-Marie Plante, président


 André Odette, vice-président


 Benoit Lemay, secrétaire

27 octobre 1981

Annexe VI

CENTRALE DE POMPAGE DELANEY

Enquête publique tenue le
19 octobre 1981 sur l'utili-
sation du rang Saguenay à la
hauteur du lac Alain

Information supplémentaire fournie par
Hydro-Québec à la demande du Bureau
d'audiences publiques sur l'environnement

SOMMAIRE

1. Évaluation du tracé retenu par Hydro-Québec, de la variante de tracé de route proposée par l'Association des propriétaires du lac Alain Enr. et d'autres variantes
2. Document de transmission de la firme Roche & Associés à Hydro-Québec intitulé Problèmes reliés à la circulation dans le rang Saguenay à proximité du lac Alain
- *3. Méthode d'évaluation des niveaux sonores intitulée Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation (Société centrale d'Hypothèques et de Logement) et calculs de la firme Roche & Associés intitulé Étude du bruit au lac Alain.
- *4. Élévation du rang Saguenay à la hauteur du lac Alain
- *5. Effets du monoxyde de carbone et direction des vents
- **6. Réponses aux questions supplémentaires de M. Michel Yergeau

-
- * documents transmis à M. Michel Yergeau le 28 octobre 1981
- ** M. Michel Yergeau a adressé à Hydro-Québec cinq questions supplémentaires le 23 octobre 1981

SECTION 1

ÉVALUATION DU TRACÉ RETENU PAR HYDRO-QUÉBEC, DE LA
VARIANTE DE TRACÉ DE ROUTE PROPOSÉE PAR L'ASSO-
CIATION DES PROPRIÉTAIRES DU LAC ALAIN ENR. ET
D'AUTRES VARIANTES

ÉVALUATION DU TRACÉ RETENU PAR HYDRO-QUÉBEC,
DE LA VARIANTE DE TRACÉ DE ROUTE PROPOSÉE PAR
L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DU LAC ALAIN ENR.
ET D'AUTRES VARIANTES

Le tracé retenu par Hydro-Québec pour atteindre le chantier de construction du réservoir inférieur, dans le cadre du projet Delaney, emprunte une section du rang Saguenay à la hauteur du lac Alain. Cette section de route passe à proximité des lacs Alain et Rita où se trouvent un certain nombre de chalets.

Le nombre de véhicules qui circuleront dans le rang Saguenay augmentera de façon considérable lors de la pointe de construction du projet Delaney. La quiétude des zones de villégiature situées en périphérie du rang Saguenay sera temporairement affectée. La section 3 (Étude du bruit au lac Alain) du présent document indique d'ailleurs les différences de niveau de bruit qui existent entre la situation actuelle et celle anticipée lors de la réalisation du projet Delaney.

Suite à la demande de M. Michel Yergeau, vice-président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, lors de l'enquête publique du 19 octobre 1981, Hydro-Québec a évalué la variante de tracé de route proposée par l'Association des propriétaires du lac Alain Enr. (A.P.L.A.). Le présent document contient cette évaluation (variante 4), celle du tracé retenu par Hydro-Québec (variante 1) ainsi que deux autres variantes à l'est et à l'ouest du rang Saguenay (variantes 2 et 3). Leurs principales caractéristiques technico-économiques et d'utilisation du sol sont présentées aux tableaux 1 et 2. La figure 2 met en relief l'utilisation du sol en fonction des divers tracés.

VARIANTE N° 1

Ce tracé est celui qui a été retenu par Hydro-Québec à la suite de ses études d'avant-projet.

Cette variante a comme principal désavantage d'utiliser une section du rang Saguenay à proximité du lac Alain et quelques résidences. Pendant

quelques années, le surplus de circulation aux heures de pointe, près de cette zone de villégiature, occasionnera une intensité de bruit pouvant atteindre 60,6 dB(A). Ces mesures de bruit ont été effectuées le 13 octobre 1981 (voir la section 3).

Cette variante coupe environ 14 lots à contre-cadastre dans une zone de talus peu cultivée. On évalue à 1,4 km la longueur du tracé s'inscrivant dans des sols agricoles et à 1,2 km celle qui traverse des terres en friche. Le tracé ne traverse aucune plantation ni aucun boisé important. Il implique cependant l'expropriation d'une résidence dans la partie (segment FG) où le rang Saguenay doit être réaménagé pour correspondre aux normes d'Hydro-Québec.

Les coûts de construction et d'entretien de cette variante sont inférieurs à ceux de toute autre variante, car la longueur de route à construire est minimale. La longueur de route à parcourir pour rejoindre les points à relier et ses coûts d'entretien sont également minimaux.

VARIANTE N^o 2

Cette variante a été étudiée par Hydro-Québec pour permettre d'éliminer les problèmes reliés à la circulation à la hauteur du lac Alain. Elle emprunte la route de contournement de Saint-Raymond jusqu'à la hauteur du 4^e lot du rang IV, qu'elle remonte. Elle rejoint ensuite le rang Saguenay par l'intermédiaire d'un petit chemin de ferme existant.

Cette variante exige l'expropriation de deux chalets près du point de jonction avec le rang Saguenay, d'une maison dans le secteur du rang Saguenay qui doit être réaménagé et, enfin, d'une petite bâtisse construite sur le lot 4, au nord-ouest de la décharge du lac Alain.

La variante n^o 2 implique la traversée de 16 lots, la plupart à contre-cadastre. Elle affecte, entre autres, 1,4 km de terre cultivée, un peu plus de 0,9 km de plantations et 1,1 km de terre en friche. Elle croise de plus la zone de forte pente associée à la décharge du lac Alain, augmentant

par le fait même les risques de pollution (érosion, sédimentation) de ce ruisseau.

La jonction avec le rang Saguenay soulève certaines contraintes associées à l'utilisation du sol. En effet, quatre chalets, dont deux devront être expropriés, deux très belles résidences permanentes et quelques bâtiments annexes se retrouvent dans ce secteur et seront affectés par le projet.

Au point de vue technique, cette variante se compare assez bien à la variante n° 1. Cependant, les coûts de construction, d'acquisition et d'entretien sont plus élevés. Cette différence de coûts et la proximité de routes parallèles (rang Saguenay et variante 2) situées dans un territoire inclus dans la Loi de protection du territoire agricole, constituent des contraintes importantes pour la réalisation de cette variante.

VARIANTE N° 3

Cette variante longe le tracé de la variante n° 1 jusqu'à la hauteur du rang Saguenay qu'elle traverse pour contourner, par l'ouest, les zones de villégiature des lacs Alain et Rita.

Cette variante entraîne l'expropriation d'une maison neuve près de la traverse du rang Saguenay, d'une maison de ferme et de bâtiments annexes au sud de la jonction du rang Saguenay et d'une résidence dans le secteur du rang Saguenay qui doit être réaménagé (segment FG).

La variante n° 3 coupe 23 lots, la plupart à contre-cadastre. Elle traverse des secteurs peu utilisés pour l'agriculture jusqu'au lot 3B. Cependant à partir de ce lot jusqu'à la jonction du rang Saguenay, ce qui représente 3,2 km de route, le tracé s'inscrit dans des terres agricoles cultivées dont une bonne partie est d'excellente qualité. Cette variante emprunte également environ 0,8 km de terre en friche et 0,9 km de zone de pente. Elle a comme désavantage, au point de vue de l'environnement, de traverser la charge du lac Alain et d'être située dans son bassin de drainage sur une distance de 1,1 km. La qualité de l'eau du lac Alain serait

affectée pendant la période de construction et, à long terme, l'usage de sel de déglacage sur cette route pourrait aussi avoir des effets négatifs sur les eaux du lac Alain.

La variante n° 3 se rapproche de la zone de villégiature du lac Rita et risque donc de soulever des oppositions. Les résidents du lac Rita pourraient considérer qu'on ne fait que déplacer le problème à leur désavantage.

Au point de vue technique, cette variante, qui est située entièrement en zone agricole, présente plusieurs désavantages dont, en particulier, la distance à parcourir pour relier les points A et G (tableau 1), la longueur de route à construire et les coûts élevés qu'elle entraîne. Son seul avantage réside dans son pourcentage de visibilité au dépassement.

VARIANTE N° 4

La variante n° 4 est une adaptation du tracé proposé par l'Association des propriétaires du lac Alain Enr. Le tracé original de l'A.P.L.A. présenté sur une carte sans échelle semblait se poursuivre plus loin vers le nord et traversait davantage de plantations et d'érablières pures ou mélangées. Le tracé étudié est plus court et élimine bon nombre de contraintes engendrées par l'utilisation du sol.

Cette variante remonte le lot 16 jusqu'à la hauteur du Bras du Nord de la rivière Sainte-Anne. Elle s'infléchit ensuite vers le nord pour suivre le cours de la rivière, croise la route F2 avant d'aller rejoindre le rang Saguenay à la hauteur d'une habitation.

Cette variante entraîne l'expropriation d'une seule propriété dans le rang Saguenay. Il est à noter que cette habitation sera expropriée, peu importe la variante retenue, et n'apparaît donc pas dans les coûts d'acquisition.

La variante n° 4 sectionne une vingtaine de lots, dont la moitié près de leur extrémité. Elle traverse très peu de terres agricoles cultivées (0,2 km) et relativement peu de plantations

(0,5 km). En revanche, elle affecte 1,6 km d'éra-
blières mélangées et 2,0 km d'autres boisés. Elle
traverse la décharge du lac Alain près de son
embouchure sur la rivière Bras du Nord et 2,1 km
de fortes pentes.

(Son principal désavantage, au point de vue de
l'environnement biophysique, réside dans sa
proximité du Bras du Nord. En effet, sur plus de
2,0 km, la limite de l'emprise de cette variante
est située juste au-delà de la limite de 60 m des
rives, ce qui provoquerait un risque de déborda-
ment au cours de la construction. Dans ce sec-
teur, la forte pente du talus de sable oblige le
constructeur à utiliser une technique de construc-
tion particulière, soit le cotoyage (side cut).
Cette technique entraîne des sur-largeurs impor-
tantes de l'emprise qui atteint à certains en-
droits 105 m (moyenne de 56 m), comparativement à
24 m en terrain plat. Cette grande surface déboi-
sée, la forte pente du talus, la longueur de cette
zone sont autant de facteurs qui posent des con-
traintes majeures à la réalisation d'un tel
projet. En outre, la proximité de la rivière
augmentera le danger de perturbation des sédiments
et les risques de pollution par le sel du déglac-
age de la route. D'autre part, il faut souligner
la présence d'éra-
blières mélangées dans la pente
du talus, ce qui signifie que les boisés d'origine
n'ont pas été coupés, sans doute parce que la
forte pente empêchait toute possibilité agricole.)

Au point de vue technico-économique, cette va-
riante entraînerait des coûts beaucoup plus
élevés. Il est à noter que le calcul des coûts
tient compte de l'abandon d'une partie de la route
du réservoir supérieur (F-2). Les difficultés de
construction près du Bras du Nord occasionnent une
hausse considérable des coûts unitaires, qui pas-
sent de 205 560 \$ du km pour la variante n° 1 à
377 230 \$ du km pour la variante n° 4.

D'autre part, les caractéristiques du profil
indiquent que ce tracé sera vallonné. En effet,
1,1 km du tracé aura une pente comprise entre 6 et
8 % et 2,0 km, entre 3 et 6 %. Ces fortes pentes,
associées à plusieurs courbes horizontales, vont
rendre cette route dangereuse, car les zones de
dépassement seront très rares. Le ministère des
Transports recommande 40 % de visibilité au

dépassement pour une route. C'est une norme difficile à respecter, mais que le concepteur doit tenter d'atteindre pour assurer la sécurité des usagers.

TABLEAU I
 CARACTÉRISTIQUES TECHNICO-ÉCONOMIQUES
 DES VARIANTES DE TRACÉ

VARIANTE NO.... INCLUANT NOEUDS (VOIR FIGURE NO 1)	1	2	3	4
	ABCDEFGF STATU QUO	ABDEFG OUEST	ABEFG EST	AG APLA
1. Longueur du tracé entre les noeuds A et G	5,72 km	5,86 km	6,14 km	5,97 km
2. Longueur de nouvelle route à construire	2,88 km*	4,74 km*	5,84 km*	5,05 km**
3. Coût de construction	592 000 \$*	833 000 \$*	1 724 000 \$*	1 905 000 \$*
4. Coût d'acquisition				
a) Terrains	10 500 \$	25 500 \$	27 500 \$	20 500 \$**
b) Bâtiments	----	70 000 \$	110 000 \$	----
5. Coût d'entretien (pour une période de 8 ans)	395 000 \$	650 000 \$	801 000 \$	693 000 \$**
6. Coût total (3+4+5)	997 500 \$	1 578 500 \$	2 662 500 \$	2 618 500 \$**
7. % de visibilité au dépassement (aller et retour)	15%	16%	26%	4%
8. Caractéristiques du profil				
a) Pentes faibles 0 à 3%	5 145 m (90%)	5 205 m (89%)	2 828 m (46%)	2 900 m (48%)
b) Pentes moyennes 3 à 6%	320 m (6%)	260 m (4%)	730 m (12%)	2 010 m (34%)
c) Pentes fortes 6 à 8%	250 m (4%)	390 m (7%)	2 585 m (42%)	1 060 m (18%)

* Includant la réfection du rang Saguenay entre les chaînages 1+712 @ 2+110 soit le segment FG

** Tient compte de l'élimination d'une section de route de F2 (920 m)

TABLEAU 2
 CARACTÉRISTIQUES D'UTILISATION DU SOL
 DES VARIANTES DE TRACÉ

Variantes	1	2	3	4
Caractéristiques				
Expropriation* de maisons et chalets	1	4	3	1
Villégiature (km)	0	0,1	0	0
Terres agricoles cultivées (km)	1,4	1,4	3,2	0,2
Terres en friche (km)	1,2	1,1	0,8	1,5
Plantations (km)	0	0,9	0	0,5
Érablières mélangées (km)	0	0	0	1,6
Autres boisés (km)	0,2	0,7	1,5	2,0
Coupe totale (km)	0	0	0	0,2
Zones de pentes (km)	0,2	0,5	0,9	2,1

* Comprend la résidence dans le rang Saguenay (segment FG) qui est expropriée, quelle que soit la variante retenue.

CONCLUSION

Les calculs de niveau de bruit combinés à l'analyse des variantes de tracé permettent de porter un jugement sur l'option à recommander, tant au plan environnemental qu'aux plans technique et économique.

Ainsi, il apparaît évident que la variante n° 3 doit être rejetée, compte tenu de ses nombreux désavantages : expropriations, passage dans des terres agricoles d'excellente qualité et perturbation du bassin de drainage du lac Alain. Elle risque de susciter également une autre controverse au lac Rita. Enfin, cette variante qui est la plus dispendieuse des quatre, implique des coûts supplémentaires de 1 665 000 \$, si on les compare à ceux de la variante 1.

Bien qu'elle solutionne parfaitement les problèmes de bruit et de circulation dans toute cette section du rang Saguenay, la variante n° 4 (A.P.L.A.) n'apparaît pas souhaitable. Les problèmes environnementaux associés à la proximité de la rivière Bras du Nord dans une zone de forte pente, la traverse de quelques érablières et les problèmes de coûts rendent cette variante peu intéressante. Il serait peut-être bon, à ce sujet, de rappeler les nombreuses luttes menées conjointement par les ministères de l'Environnement et du Loisir, de la Chasse et de la Pêche pour protéger les rives des cours d'eau de projets de développement comme les projets routiers. Au chapitre des coûts, ce tracé affiche une forte différence entre la variante n° 1 et la variante n° 4 : 997 500 \$ contre 2 618 500, soit 1 621 000 \$ de plus. (Voir tableau 1).

La variante n° 2 soulève d'autres types de contraintes associées à l'utilisation du sol. En effet, elle affecte 1,4 km de terres en culture et 0,9 km de plantations dans un territoire assujéti à la Loi de protection du territoire agricole (5^e décret, juin 1981). De plus, elle entraîne l'expropriation de trois chalets. Elle implique également des coûts totaux de 581 000 \$ plus élevés que ceux de la variante n° 1.

La variante n° 1 apparaît la plus intéressante au point de vue technico-économique. Au point de vue de l'environnement, cette variante engendre des problèmes au niveau du lac Alain et affecte 1,4 km de terres en culture protégées par la Loi de protection du territoire agricole, soit la même longueur que la variante n° 2. Elle ne touche cependant aucune plantation.

Son principal désavantage provient de la faible distance qui sépare le lac Alain du rang Saguenay. Aux heures de pointe, lorsque les chantiers seront en pleine activité, le niveau de bruit près des chalets sera nettement supérieur à celui qu'on enregistre présentement (voir section 3). Toutefois, ce niveau de bruit ne dépassera pas 60,6 dB(A).

D'autre part, les impacts permanents relevés dans les variantes 2, 3 et 4, les rendent difficilement acceptables au point de vue de l'environnement, comparativement aux impacts en bonne partie temporaires générés par la variante n° 1. En effet, les problèmes engendrés par la circulation se feront surtout sentir pendant les trois années de pointe. Comme la plupart des résidents du lac Alain sont des estivants ou des vacanciers de fin de semaine et que les activités du chantier seront grandement réduites les samedis et dimanches, les inconvénients dus à la circulation ne seront ressentis par les résidents que durant les jours de semaine de l'été. Il est à noter également que le chantier sera fermé pendant les vacances de la construction, période par excellence pour les vacances des Québécois.

Enfin, soulignons qu'Hydro-Québec a pour règle de défaire les routes temporaires aménagées pour fins de construction une fois les équipements en exploitation, à moins qu'un organisme quelconque les prenne en charge. L'expérience a toutefois démontré que les utilisateurs de ces routes temporaires en prennent l'habitude et que souvent celles-ci deviennent d'un usage permanent. Il arrive même que des gens se construisent une habitation le long de ces routes. Retenir l'une des variantes 2, 3 ou 4 aurait donc pour effet, à notre point de vue, de créer des impacts permanents, alors qu'au départ l'intention d'Hydro-Québec

n'était que de créer des impacts temporaires en adoptant la variante n° 1.

Dans un cas comme dans l'autre, Hydro-Québec n'a pas inclus dans son évaluation les coûts de démolition ou d'entretien de la route, sauf pour la durée de construction (8 ans). Si la route demeure, après cette période l'organisme qui en prendra charge devra prévoir des coûts d'entretien sur une durée de 20 ans.

PERSONNES RESSOURCES

Les données sur le bruit proviennent d'une analyse effectuée par monsieur Claude Yockell, spécialiste en acoustique (Roche & Associés).

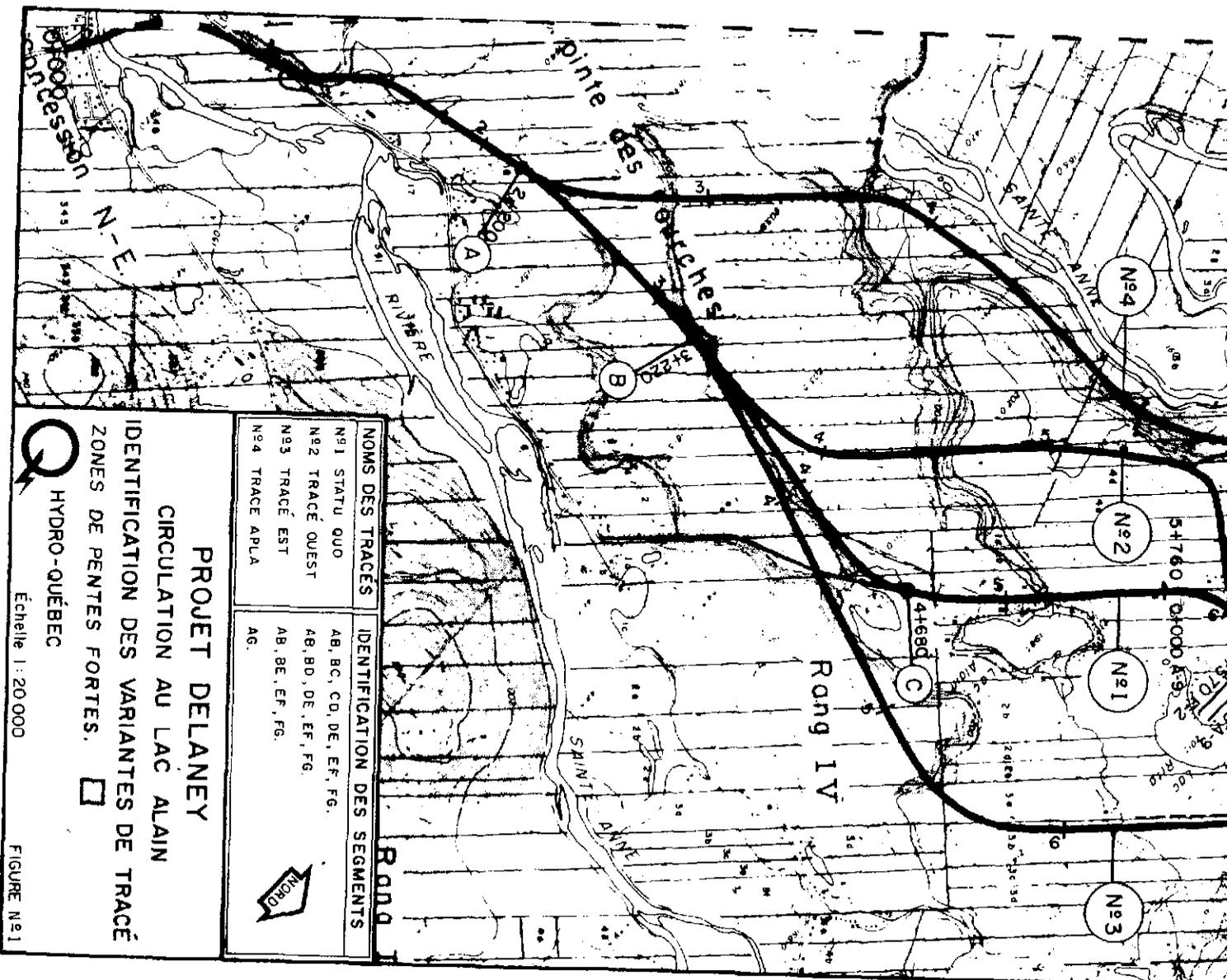
Les renseignements sur la qualité de l'air (section 5) ont été vérifiés par M. Donald Labrie, spécialiste en qualité de l'air (Roche et Associés).

Les données sur les coûts d'expropriation proviennent de monsieur Jean-Marc Mercier du Service des propriétés immobilières d'Hydro-Québec.

Les coûts de construction et d'entretien des différentes variantes ont été calculés à partir d'une carte topographique au 1 : 5 000 par une équipe sous la supervision de messieurs Jos. Fortin et André Lemieux, spécialistes en transport (Roche & Associés).

La carte d'utilisation du sol a été préparée par interprétation de photographies aériennes au 1 : 10 000 datant de 1977 et au 1 : 5 000, datant de 1978. Une photo-mosaïque au 1 : 20 000 de 1980 a également été utilisée. Ce travail a été réalisé par monsieur André Vachon, écologiste, (Roche & Associés) qui a aussi mis à jour l'occupation du sol.

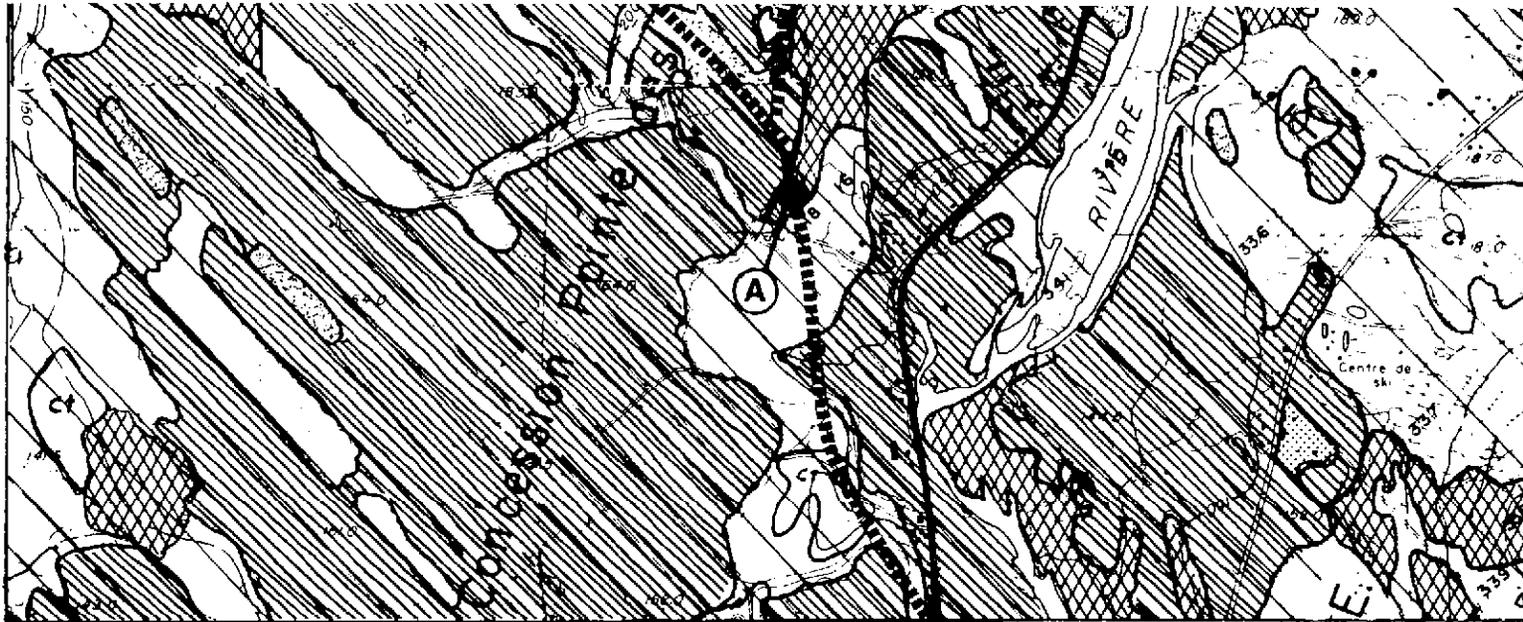
Les limites des érablières pures et mélangées proviennent de la carte d'inventaire forestier (1 : 20 000) du ministère de l'Énergie et des Ressources et ont été vérifiées par photo-interprétation.







route du
réservoir
supérieur
F-2



PROJET DELANEY
 CIRCULATION DU LAC ALAIN
 INVENTAIRE DU MILIEU RÉCEPTEUR

- | | | | |
|---|-------------------------|---|--------------------|
|  | Zone de villégiature |  | érablière mélangée |
|  | Terre agricole cultivée |  | Terres boisées |
|  | Friche |  | coupe totale |
|  | Plantations |  | Gravière, sablière |
|  | érablière pure |  | Variantes étudiées |



1 : 20 000



HYDRO-QUEBEC
 DIRECTION ENVIRONNEMENT

Figure 2



SECTION 2

DOCUMENT DE TRANSMISSION DE LA FIRME ROCHE & ASSO-
CIÉS À HYDRO-QUÉBEC INTITULÉ PROBLÈMES RELIÉS À LA
CIRCULATION DANS LE RANG SAGUENAY À PROXIMITÉ DU
LAC ALAIN

PROBLÈMES RELIÉS À LA CIRCULATION DANS LE RANG SAGUENAY À PROXIMITÉ DU LAC ALAIN

1.0 INTRODUCTION

Hydro-Québec a procédé, en septembre 1981, à des consultations publiques en relation avec le projet de réserve pompée Delaney. Les résidents du lac Alain avaient demandé la tenue d'une audience publique relativement à ce projet, à cause des désagréments que pourrait apporter l'augmentation du volume de circulation dans le rang Saguenay.

Hydro-Québec a par la suite mandaté Roche Associés Ltée pour, d'une part, évaluer l'étendue des problèmes reliés à la circulation pour les riverains du lac Alain et, d'autre part, tenter de trouver des solutions satisfaisantes, autant au plan environnemental qu'aux plans technique et économique.

2.0 CIRCULATION À LA HAUTEUR DU LAC ALAIN

Pour évaluer les répercussions de l'augmentation de la circulation, il faut d'abord connaître le volume de circulation généré par le projet. La pointe des travailleurs sur le chantier de construction correspond sans doute à la période où le transit dans le rang Saguenay sera à son maximum et servira, par conséquent, comme base de référence dans le calcul du volume de circulation. Les données de circulation proviennent du document intitulé «Étude d'impact sur la circulation - Rapport final - Impact sur l'environnement des solutions étudiées - Projet Delaney». L'heure de pointe se situera entre 18 h et 19 h, au moment où les travailleurs du quart de jour quitteront le chantier (18 h) et au moment où les travailleurs du quart de nuit gagneront le chantier (19 h). À cette circulation, il faut ajouter la circulation locale.

A l'année de pointe, on prévoit 1900 travailleurs dont 48% pour le quart de jour et 40% pour le quart de nuit. Les 12% restants sont les employés cadres et de bureau, qui auront un horaire différent. Ce sont donc 1671 travailleurs qui seront sur la route entre 18 h et 19 h. De ceux-là, environ 4% utiliseront le rang Sainte-Croix pour atteindre le chantier. Il en reste donc 1605 qui transiteront en face du lac Alain.

Si on suppose un taux d'occupation de 1,7 personne par véhicule, on en arrive à 944 véhicules à l'heure de pointe en face du lac Alain. Ce taux est tiré d'une enquête origine-destination effectuée en 1974 autour de Saint-Raymond par le ministère des Transports du Québec. Le taux de 1,7 est probablement conservateur si l'on considère l'augmentation du coût de l'énergie depuis 1974.

A ces 944 véhicules, il faut en ajouter 100 provenant de la circulation locale dans le rang Saguenay. Le volume de circulation locale est évalué à partir des données de base du ministère des Transports du Québec (1976) et tient compte de l'augmentation normale de la circulation. Le total sera donc de 1044 véhicules à l'heure de pointe, soit entre 18 h et 19 h.

Le nombre de camions à l'heure de pointe sera faible. Il est probable qu'environ 40 camionneurs artisans utiliseront cette route pour se rendre au chantier à l'heure de pointe.

La vitesse de circulation sur cette route, à l'heure de pointe, est évaluée à 56 km/heure.

3.0 PROBLÈMES RELIÉS AU VOLUME DE CIRCULATION

Divers problèmes peuvent être suscités à la suite d'une augmentation du volume de circulation. Parmi ceux-ci, un retient particulièrement l'attention: le bruit. Une étude détaillée a donc été menée pour évaluer les problèmes reliés au bruit.

Pour les gens du lac Alain, les mouvements d'entrée et surtout de sortie du lac deviendront plus difficiles, en particulier aux heures de pointe. La sécurité des usagers s'en trouvera diminuée, de même que celle des promeneurs. Il faut toutefois rappeler qu'en dehors des heures de pointe, le volume de circulation généré par le projet Delaney sera relativement faible.

Enfin, très peu de poussière sera occasionnée par la circulation puisque la route est pavée à la hauteur du lac Alain.

3.1 Évaluation du niveau de bruit

Le bruit est mesuré en dB(A) et peut être défini comme suit:

dB - dixième partie du Bel

Bel - unité de puissance sonore

A - indice de pondération tenant compte de la réponse de l'oreille aux différentes fréquences

La puissance d'un son est fonction de son niveau d'intensité, mais la sensation de l'intensité sonore dépend aussi de la durée du bruit.

Lorsque l'on considère le climat sonore qui existe normalement dans les grands centres urbains, notamment à proximité des autoroutes, on constate que le bruit est non seulement élevé mais qu'il persiste sur une longue période. Ainsi, dans les grands axes de la ville de Montréal, on rapporte que l'intensité du bruit est supérieure à 65 dB(A) sur une période de 15 heures.

D'autre part, si l'on compare les environnements acoustiques des milieux naturels avec ceux des milieux urbanisés, on constate qu'en général le niveau sonore des milieux naturels est plus faible que celui des villes; il se situe presque toujours en dessous de 40 dB(A).

La norme américaine pour le contrôle du bruit à proximité des résidences, écoles, églises, parcs, terrains de jeux, etc. est de 70 dB(A)*. Ce niveau de bruit constitue un objectif acoustique qui doit être respecté dans les conditions les plus sévères, c'est-à-dire lors des heures de pointe.

Le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, quant à lui, exige pour de nouveaux projets routiers qu'une étude approfondie soit faite sur les problèmes de bruit engendrés par la circulation afin que le niveau L_{10} (70 dB(A)) ne soit pas dépassé.

Une première méthode utilisée pour le calcul du bruit de circulation est celle développée par B.A. Kugler et al.**, qui se veut une méthode courte mais sécuritaire. Elle permet d'obtenir une première approximation du niveau sonore à différentes distances de la source du bruit. Cette méthode permet de décrire le bruit de trafic en termes de quantités statistiques exprimées par le paramètre L_{10} . La valeur L_{10} est le niveau de bruit en dB(A) dépassé 10% du temps de mesure qui, dans le cas actuel, est d'une heure.

Le calcul du paramètre L_{10} est basé sur des données statistiques de circulation relatives aux genres de véhicules, aux densités actuelles et futures de la circulation, à la vitesse, aux caractéristiques physiques de la route (% de pente) et à la distance de l'observateur.

Avec cette méthode, rapide mais sécuritaire, on estime qu'à une distance de 160 pi (49 m) du centre du pavage pour une circulation de 1004 véhicules légers et de 40 camions lourds, le niveau du bruit exprimé en L_{10} sera de 68. Ce niveau serait abaissé à 59 si l'on enlevait les 40 camions.

* U.S. Federal Highway Administration, 1972. Noise Standards and Procedures. Department of Transportation FHWA-EIS-72-02-F.

** Kugler, B.A., D.E. Commins et W.J. Galloway, 1974. Design Guide for Highway Noise Prediction and Control. U.S. Transport Research Board NCHRP-3-7/3.

Le niveau élevé de bruit détecté par cette méthode amène à procéder à d'autres évaluations plus précises. La méthode utilisée est celle mise au point par la Société centrale d'hypothèque et de logement (S.C.H.L.)*.

Cette méthode de calcul tient compte des paramètres suivants:

- hauteur de la source
- hauteur de réception (fenêtre)
- topographie du terrain
- débit routier
- vitesse de la circulation
- pourcentage de poids lourds
- pente de la chaussée
- distance entre les points de source et de réception
- nature du sol.

Une équipe de techniciens spécialisés s'est rendue sur les lieux pour effectuer les mesures. Les plans de construction de la route ont également été consultés. Enfin, les données de circulation proviennent des estimations faites à la section 2.0.

Les niveaux équivalents en dB(A) résultants ont été obtenus pour un débit journalier et ensuite reportés pour une période d'une heure.

Les mesures de bruit ont été effectuées à trois différents points. Le premier point retenu concerne le chalet situé au sud du lac et portant le numéro civique 749. Ce chalet est à 266 pi (81 m) du centre de la route. Le deuxième chalet est situé à la hauteur de la chapelle, porte le numéro civique 641 et sa distance mesurée du centre de la route est de 203 pi (62 m). Enfin, le troisième point est situé près de la décharge du lac et le chalet porte le numéro civique 601. La distance qui sépare ce chalet et le centre de la route est de 193 pi (59 m).

* S.C.H.L., 1977. Le bruit du trafic routier et ferroviaire et ses effets sur l'habitation. NHA-5183, 106 pp.

Pour chacun de ces chalets on a fait trois calculs de bruit (tableau 1). Le premier calcul concerne la situation actuelle à l'heure de pointe, soit 100 véhicules légers et aucun camion. Le deuxième représente la situation à l'heure de pointe, alors qu'il y aura un maximum de travailleurs sur le chantier et en incluant 40 camions lourds (camionneurs artisans). Enfin, dans le dernier calcul, on supprime les camions lourds.

TABLEAU 1 : Niveau de bruit à l'heure de pointe évaluée en dB(A)

	<u>Chalet n° 749</u>	<u>Chalet n° 641</u>	<u>Chalet n° 601</u>
Situation actuelle - 100 véhicules légers/heure	50,3	48,3	49,3
1004 véhicules légers et 40 camions lourds	60,6	59,1	58,8
1044 véhicules légers, aucun camion lourd	57,7	55,7	56,7

L'analyse de ces résultats révèle qu'en aucun cas, le niveau de bruit aux chalets ne dépassera le seuil critique de 70 dB(A). De plus, la suppression des camionneurs artisans dans le trafic abaisserait de manière significative le niveau de bruit.

Il faut également rappeler que ces niveaux de bruit ne seront atteints que pour l'année la plus active, lors de la construction de la centrale. La situation devrait tendre vers la normale après la période de construction du projet. De plus, ces valeurs extrêmes de bruit ne se produiront qu'aux heures de pointe, soit entre 6 h et 7 h et 18 h et 19 h. Pour le restant de la journée, l'influence du projet Delaney devrait être faible puisque l'on ne prévoit que 13 passages de camions lourds et le transit de 200 cadres et employés de bureau.

4.0 ÉTUDE DE VARIANTES

Pour éliminer complètement les problèmes reliés à la circulation à la hauteur du lac Alain, il est possible d'étudier des variantes de tracé. Ces tracés partent tous d'un point commun sur la route de contournement de Saint-Raymond pour se terminer au rang Saguenay, à la hauteur du lac Rita (figure 1).

Les principales caractéristiques des variantes sont indiquées au tableau 2.

4.1 Variante Ouest

La variante Ouest s'inscrit dans les lots cultivés 4 et 4C et exige l'expropriation de deux chalets pour permettre le raccordement au rang Saguenay. Elle présente comme avantages d'éviter le bruit au niveau du lac Alain et de respecter le cadastre des sols. Comme désavantages, en plus du coût élevé, il faut noter l'empiètement de sol agricole dans une zone couverte par la Loi de protection du territoire agricole, l'expropriation de deux chalets et la présence de deux voies parallèles à faible distance l'une de l'autre.

4.2 Statu quo

Le statu quo consiste à compléter le contournement de Saint-Raymond jusqu'à la hauteur du rang Saguenay. Il présente comme avantages, outre son coût minimal, de limiter l'empiètement sur les terres agricoles, d'éliminer les expropriations et de minimiser la longueur de chemin à entretenir. Il faut noter de plus que ce secteur du rang Saguenay a été récemment réaménagé par le ministère des Transports du Québec et qu'il répond aux standards d'Hydro-Québec. Son principal désavantage provient du rang Saguenay qui est localisé tout près de la zone de villégiature du lac Alain. A l'heure de pointe, l'intensité du bruit pour les résidents pourrait atteindre 60,6 dB(A) avec la circulation des camionneurs artisans. Il faut

TABLEAU 2 : PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES VARIANTES

	<u>TRACÉ OUEST</u>	<u>TRACÉ EST</u>	<u>STATU QUO</u>
Longueur à parcourir	4,12 km	4,425 km	3,89 km
Longueur à construire	3,325 km	4,425 km	1,9 km
Coût de construction	705 000\$	938 000\$	403 000\$
Coût d'entretien pendant 20 ans	2 288 000\$	3 045 000\$	1 307 000\$
Bâtiments à déplacer	2 chalets	1 maison + dépendances	aucun

noter également que la section de raccordement à construire implique la traverse à contre-cadastre de plusieurs lots dans des secteurs non exploités à des fins agricoles.

4.3 Variante Est

La variante Est suit sensiblement le tracé prévu par le contournement de Saint-Raymond jusqu'au niveau du rang Saguenay. Cette variante est cependant localisée en bas des talus alors que le contournement est situé juste en haut. Elle coupe ensuite à contre-cadastre plusieurs lots inexploités avant de s'aligner sur le lot 3b exploité pour l'agriculture. Le raccordement au rang Saguenay se fait par un chemin existant.

Cette variante s'éloigne suffisamment du lac Alain pour limiter les désagréments dus à l'augmentation de la circulation. Ses désavantages sont nombreux. On peut citer l'empiètement de terres agricoles exploitées dans une zone protégée par la Loi de protection du territoire agricole, l'expropriation de bâtiments dont une résidence dans la partie nord du tracé, la création de deux routes parallèles et, enfin, le coût élevé de cette variante.

La qualité de l'eau du lac Alain serait affectée pendant la période de construction puisque cette variante traverse la charge du lac et se situe dans son bassin de drainage sur une distance de 1,1 km. A long terme, l'usage de sel de déglacage sur cette route aurait aussi des effets négatifs.

De plus, la variante Est se rapproche de la zone de villégiature du lac Rita et risque donc de soulever des oppositions. Les résidents du lac Rita pourraient considérer qu'on ne fait que déplacer le problème à leur désavantage.

5.0 CONCLUSION

Les calculs de niveaux de bruit combinés à l'analyse des variantes de tracé permettent de porter un jugement sur l'option à recommander, tant au niveau environnemental qu'aux niveaux technique et économique.

Ainsi, il apparaît évident que la variante Est doit être rejetée, compte tenu de ses nombreux désavantages et de la controverse qu'elle risque de susciter au lac Rita.

La variante Ouest soulève moins de contraintes. Cependant, les impacts attendus d'un tel projet sont permanents, alors que ceux associés au statu quo sont temporaires. En effet, les désagréments dus à la circulation ne se feront sentir qu'aux heures de pointe, lorsque les chantiers seront en pleine activité. Le niveau de bruit atteint aux heures de pointe pour les résidents du lac ne semble pas excessif, si on le compare à celui que l'on retrouve en ville. Évidemment, une zone de villégiature exige plus de tranquillité qu'une zone urbaine située près d'une autoroute. Cependant, la création d'impacts permanents sur l'agriculture, l'expropriation de deux chalets, la déstructuration d'un milieu résidentiel et les coûts élevés de construction et d'entretien rendent ce projet difficilement acceptable, tant au point de vue de l'environnement qu'au point de vue technico-économique, compte tenu des impacts générés par le statu quo. Il ne faut pas oublier que la différence de bruit attendue dans le rang Sanguenay n'est que de 10 dB(A) environ aux heures de pointe et beaucoup moins pour le reste de la journée.

SECTION 3

I. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES NIVEAUX SONORES

La méthode utilisée pour calculer le bruit actuel et anticipé à la hauteur du lac Alain fut celle de la Société centrale d'Hypothèques et de Logement intitulée Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation (1977).

Note : Cette publication a déjà été transmise au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

II. CALCULS DE LA FIRME ROCHE & ASSOCIÉS

Ces données, déjà transmises au BAPE, sont contenues dans le document qui suit, intitulé Étude du bruit au lac Alain.

1.0 MÉTHODE UTILISÉE ET RÉSULTATS

1.1 Méthode utilisée

La méthode utilisée pour les calculs de l'intensité du bruit dû à la circulation routière au niveau des chalets situés en bordure du lac Alain est celle qui a été publiée conjointement par le C.N.R. et la S.C.H.L. en 1977 sous le titre: «Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation».

Cette méthode détermine, à l'aide de tableaux, le niveau de bruit existant à 100 pi de la voie de circulation et les corrections à apporter à ce dernier selon: le débit routier, la vitesse de circulation, le pourcentage de véhicules lourds, la pente de la chaussée, la distance entre la source et la réception, la nature du sol, la topographie et la présence d'écrans.

L'application de cette méthode comporte cinq étapes:

Étape 1

La première étape pour calculer le niveau de bruit est de déterminer les volumes et les caractéristiques de la circulation pendant la période critique, soit l'heure de pointe. La méthode de C.N.R.-S.C.H.L. considère un volume de circulation sur 24 heures. Les résultats horaires ont donc été multipliés par 24 pour obtenir un niveau de circulation journalier. Il est à noter que ce niveau journalier ne sera jamais atteint, en pratique, bien que le niveau de bruit trouvé correspondra à celui de l'heure de pointe. Le tableau 3.1.2, à la page 19 de la publication de la S.C.H.L., fixe à 67 dB(A) le niveau de bruit à 100 pi de la voie de circulation pour un trafic de 25 056 (24 x 1044) véhicules dont 4% de poids lourds circulant à une vitesse de 40 milles à l'heure.

Étape 2

La deuxième étape du calcul consiste à déterminer la hauteur de la source,, Le tableau 3.4 de la page 24 établit que, pour un pourcentage de camions de 4% et une vitesse de 40 milles à l'heure, la hauteur de la source est de 5 pi au-dessus de la chaussée.

Étape 3

Cette étape-ci consiste à déterminer la correction en dB(A) à ajouter pour la pente de la chaussée. Le tableau 3.2 de la page 24 établit cette valeur à partir du rapport des pourcentages de camions et de pente de la chaussée. Dans le cas présent, chaque résidence se trouve vis-à-vis une section de route possédant ses caractéristiques propres au point de vue de la pente.

Étape 4

Cette étape consiste à déterminer la hauteur effective totale au-dessus du sol. On entend par hauteur effective l'addition de toutes les hauteurs (source, réception, écran) et des dénivellations de terrain. A titre d'exemple, considérons un terrain dont le point de source (route) est situé 12 pi plus haut que le point de réception (maison). La hauteur effective totale sera l'addition de la hauteur de source (H), déterminée à l'étape 2, de la hauteur de réception (R) considérée comme étant le centre d'une fenêtre de la maison, soit 5 à 6 pi du niveau du sol et enfin de la hauteur de la dénivellation du sol (P) entre les deux points. Ceci donne, pour l'exemple considéré: $H + R + P$, soit $5 \text{ pi} + 5 \text{ pi} + 12 \text{ pi} = 22 \text{ pi}$. Si une butte ou un écran est situé sur le parcours, il faudra additionner en plus sa hauteur du côté source et sa hauteur du côté réception.

Étape 5

Enfin, la dernière correction a trait à la distance de la maison par rapport à la route et à la nature du sol qui les sépare. Dans cette méthode, deux types de sol sont considérés, soit un sol dur (béton, asphalte) et un sol mou (terre meuble, gazon). Comme pour l'étape précédente, chaque habitation jouit d'une situation propre. La nature du terrain, de même que la topographie sont particulières. Le tableau 3.5 de la page 25 (publication de la S.C.H.L.) permet de déterminer les corrections propres à chaque situation.

1.2 Résultats des calculs

Les 5 étapes expliquées précédemment permettent de déterminer les niveaux de bruit susceptibles de survenir dans la région du lac Alain.

Les tableaux 1 et 2 résument les données pertinentes pour chacun des chalets étudiés. La dernière colonne du tableau 2 indique les intensités sonores mesurées sur le site le 13 octobre, entre 14 h et 16 h, au moyen d'un analyseur statistique B.K. 4426 (Brüel & Kjaer) et d'une imprimante associée 2312. Les conditions climatiques de cette journée étaient très bonnes pour une analyse de bruit: temps ensoleillé et vent faible.

2.0 COMPARAISON ENTRE LES NIVEAUX CALCULÉS ET LES NIVEAUX MESURÉS

La comparaison des valeurs obtenues sur le site par mesure et des valeurs calculées à l'aide de la méthode C.N.R.-S.C.H.L. permet de constater une différence entre les deux séries de valeurs (tableau 2). Les niveaux mesurés sont de 1.6 à 2.8 dB(A) plus élevés que les niveaux calculés. Cette différence est due au fait que les niveaux calculés ne tiennent compte que du bruit produit par les automobiles alors que les niveaux mesurés sur le site incluent le bruit ambiant. Dans le cas présent, la principale source de bruit supplémentaire provient des mouvements des feuilles agitées par le vent et des activités agricoles au loin (tracteur).

TABLEAU 1 : VALEURS UTILISÉES POUR LES CALCULS

Localisation N° civique	Distance route- chalet (pi)	Élévation source (pi)	Élévation réception (pi)	Variation topogra- phique (pi)	Hauteur effecti- ve totale (pi)	Nature du sol
601	193	5	5	0,86	10,86	mou
641	203	5	5	2,47	12,47	mou
749	266	5	5	27,7	37,7	mou

TABLEAU 2 : RÉSUMÉ DES CALCULS

Localisation des calculs N° civique	Nombre de véhicules par heure	Pourcentage de poids lourds	Bruit équivalent à 100 pi de la voie et 40 mi/h dB(A)	Correction pour la pente de la chaussée dB(A)	Correction distance et topographie dB(A)	Niveau équivalent de bruit à l'habitation dB(A)	Niveau équivalent de bruit mesuré sur le site dB(A)
601	1044	4	67.1	0	-8.25	58.8	
	100	4	57.8	0	-8.25	49.5	
	25	4	51.0	0	-8.25	42.7	44.8
641	1044	4	67.1	+1	-9.0	59.1	
	100	4	57.8	+1	-9.0	49.8	
	25	4	51.0	+1	-9.0	43.0	45.8
749	1044	4	67.1	0	-6.5	60.6	
	100	4	57.8	0	-6.5	51.3	
	25	4	51.0	0	-6.5	44.5	46.1

Il va sans dire que cette différence due au bruit ambiant deviendra de moins en moins importante à mesure que le nombre de véhicules augmentera. Ainsi, pour une circulation de 1004 véhicules légers par heure, le niveau de bruit mesuré sera sensiblement identique au niveau calculé, étant donné le passage presque continu d'automobiles à intervalles d'environ 3,5 secondes durant l'heure de pointe. A ce moment, les bruits produits par les automobiles prédomineront sur le bruit ambiant existant.

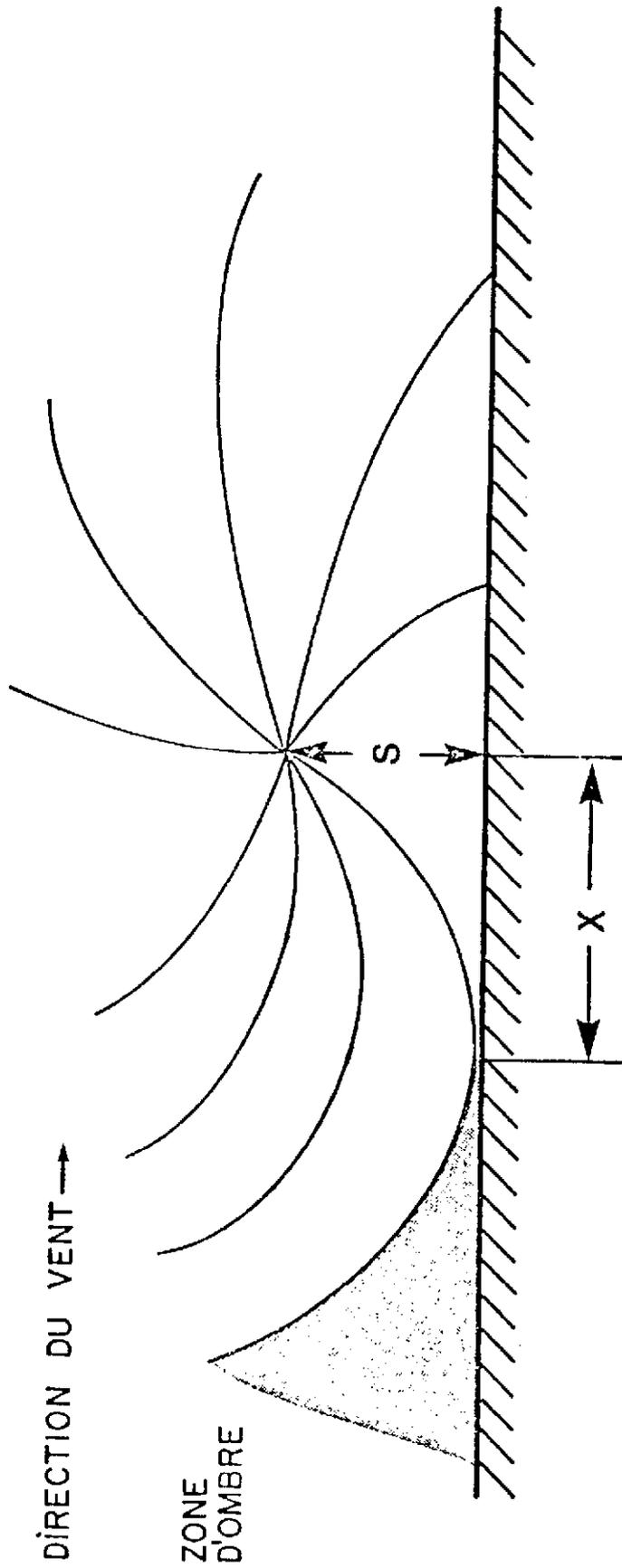
3.0 EFFET DU VENT SUR LE NIVEAU DE BRUIT MESURÉ

Le vent peut avoir deux principales incidences directes sur le niveau de bruit mesuré. La première, très simple, touche le milieu physique environnant le point de mesure. En effet, si l'endroit dont on désire connaître le niveau de bruit est entouré d'arbres feuillus, l'agitation des feuilles par le vent augmentera la valeur du niveau de bruit, ceci proportionnellement à la vitesse du vent. Dans le cas du lac Alain, la présence de trembles agités par un vent léger (10 à 15 km/h) avait pour effet de faire fluctuer la valeur du niveau de bruit de 5 à 10 dB(A) (lors de nos mesures).

La deuxième incidence se rapporte directement aux ondes sonores. Comme nous pouvons le constater à la figure 1, le vent a pour effet de soulever les ondes sonores, d'où la création d'une zone d'ombre acoustique où le niveau de bruit est nettement inférieur alors qu'à l'opposé, il crée, en rabattant les ondes sonores, une zone où le niveau de bruit est élevé. Il va sans dire que l'augmentation du niveau de bruit dans la zone du vent portant est fortement liée à la distance entre la source et la réception et à la fréquence de l'onde.

Dans le cas présent, compte tenu de la faible distance entre les chalets et la route, l'effet du vent sur la propagation des ondes sonores sera nul et ce, pour des vitesses de vent allant jusqu'à 50 km/h.

FIGURE 1 EFFETS COMBINÉS DU VENT ET DU GRADIENT
DE TEMPÉRATURE SUR LES ONDES SONORES



SECTION 4

ÉLÉVATION DU RANG SAGUENAY À LA HAUTEUR DU LAC
ALAIN

Note : Données transmises sous forme de plan au
BAPE

SECTION 5

EFFETS DU MONOXYDE DE CARBONE ET DIRECTION DES
VENTS

Note : Données transmises au BAPE sous le titre
Qualité de l'air.

EFFETS DU MONOXYDE DE CARBONE ET DIRECTION DES VENTS

On sait que la circulation automobile sur les routes est responsable de l'émission de polluants atmosphériques dont les oxydes de soufre, les hydrocarbures, les oxydes d'azote, les matières particulaires et le monoxyde de carbone. De tous ces polluants, c'est le monoxyde de carbone qui présente le plus de risques et il est en tête de liste lorsqu'on évalue la pollution atmosphérique le long d'une voie de transport.

Or, un taux de circulation horaire d'environ 1000 véhicules réguliers, en plus de 40 véhicules lourds, produira une concentration moyenne de monoxyde de carbone bien inférieure à la norme de 30 ppm, si l'on considère un récepteur situé à environ 100 pi de la voie de circulation. Cette norme de 30 ppm pour une durée d'une heure est celle publiée par le ministère de l'Environnement du Québec dans le règlement relatif à la qualité de l'atmosphère (Gazette officielle du Québec, 14 novembre 1979).

Nous pouvons de plus affirmer que, quelle que soit la direction dominante des vents dans ce secteur, les taux de polluants générés par la circulation automobile se situeront toujours bien en deçà des normes établies.

SECTION 6

RÉPONSES AUX QUESTIONS SUPPLÉMENTAIRES DE
M. MICHEL YERGEAU

RÉPONSES AUX QUESTIONS SUPPLÉMENTAIRES DE
M. MICHEL YERGEAU
(Lettre du 23 octobre 1981)

Question A

Lorsque Hydro-Québec affirme qu'on peut estimer la circulation aux heures de pointe à 1 044 véhicules légers et 40 camions lourds, pour les années 1984, 1985 et 1986, s'agit-il là d'une moyenne pour les trois années ou bien peut-on prévoir que la circulation sera sensiblement équivalente à ce total pour chacune des trois années ?

Réponse A

D'après les données fournies par le service de Planification et Coûts d'Hydro-Québec, le nombre maximum d'employés à la centrale Delaney sera de 1 900 durant les mois d'été des années 1984, 1985 et 1986. Ainsi les débits estimés de l'heure de pointe du soir seront de 1 044 véhicules légers et de 40 camions pour chacune de ces trois années, durant les mois les plus occupés.

Notons, qu'à la période du matin, les débits estimés seront de 975 véhicules/heure pour ces mêmes trois années, plus 40 camions.

Question B

Vous serait-il possible de faire tenir au sous-signé une évaluation du trafic prévu aux heures de pointe pour chacune des années de travaux de réalisation de la centrale Delaney, à l'exclusion des années de pointe 1984, 1985 et 1986 que j'ai déjà ?

Réponse B

Selon les mêmes données transmises par le service de Planification et Coûts d'Hydro-Québec, les années 1984, 1985 et 1986 sont les périodes où l'activité sera la plus grande.

Pour 1983, on prévoit une augmentation du nombre de travailleurs sur le chantier qui devrait passer de 128 pour les mois de janvier-février à 1 800

pour les mois de novembre-décembre. Ainsi les débits estimés pour janvier-février seraient de l'ordre de 100 véhicules légers, pour s'accroître graduellement jusqu'à environ 1 000 véhicules légers et quelque 35 à 40 camions, à l'heure de pointe du soir.

En 1987, le plus grand nombre de travailleurs est prévu pour le début de l'année où il sera d'environ 930, alors qu'il ne sera plus que de 450 en décembre. Ces données impliquent que les débits de circulation en début d'année seront d'environ 500 véhicules/heure et 20 à 30 camions (pointe du soir), alors que le matin le débit prévisible sera de 450 véhicules/heure, auquel s'ajoute quelque 20 à 30 camions (pointe du matin).

En 1988, la pointe de travailleurs s'élèvera à 600 et pourra baisser jusqu'à 225 à la fin de l'année.

Dans l'hypothèse où le nombre de travailleurs sera de 600, les débits de circulation seront de 350 véhicules légers et 15 camions (pointe de soir).

Question C

À combien peut-on évaluer le nombre de véhicules légers fréquentant le rang Saguenay, les samedis et dimanches, des mois d'avril à septembre inclusivement, en 1984, 1985 et 1986 ?

Réponse C

Lors de la réalisation des travaux, Hydro-Québec prévoit que ceux-ci s'effectueront du lundi au vendredi. Il n'y aura donc pas d'activité au chantier Delaney en fin de semaine à moins de circonstances spéciales.

Ainsi, la circulation sur le rang Saguenay les samedis et dimanches proviendra principalement des résidents du secteur, soit les propriétaires de chalets ou les utilisateurs du Z.E.C. Batiscan Neilson.

Une étude réalisée sur le nombre de véhicules en provenance ou en direction du Z.E.C. Batiscan entre le mois de mai à septembre révèle qu'on a observé 4 800 véhicules durant les vingt semaines

de l'étude et que 75 pour cent de ces déplacements ont été observés un samedi ou un dimanche ; ce qui donne une moyenne de 180 véhicules pour ces deux journées. À ce nombre s'ajoute les déplacements vers les chalets et autres buts que nous estimons à quelque 200 à 300 véhicules/jour pour un total journalier moyen de 300 à 400 véhicules pour un samedi ou un dimanche d'été.

Question D

Devrait-il y avoir le même nombre de véhicules lourds les samedis et dimanches, que pendant la semaine ?

Réponse D

Le chantier de la centrale Delaney est planifié en accord avec le nombre d'heures spécifié au décret relatif à la construction, cinq jours par semaine, soit du lundi au vendredi.

Cependant, il n'est pas exclu que pour des raisons de rattrapage, s'il y a retard des travaux par rapport à l'échéancier, que certains travaux soient exécutés au cours de la fin de semaine. Toutefois, ces travaux seraient exécutés à l'intérieur des limites du chantier, sans impliquer de transport lourd par le rang Saguenay, à la hauteur du lac Alain.

Nous pouvons donc vous affirmer qu'il n'y aura pas de transport par véhicules lourds les samedis et dimanches, sauf naturellement en cas d'exception, lesquels cas sont déjà soumis à l'obtention de permis spéciaux du ministère des Transports.

Question E

Quant au transport de matériel lourd permettant la construction de la centrale et l'édification des digues, serait-il possible de m'indiquer sur combien de semaines il doit s'étendre et combien de véhicules il devrait impliquer ?

Réponse E

L'étude de tonnage pour le transport, étude que vous trouverez en annexe, nous révèle que le transport lourd s'étend sur une période de 48 semaines (240 jours ouvrables) par année, pour les sept années du projet.

On retrouve principalement un maximum de quinze (15) camions par jour en période de pointe, soit en 1986. Pour ce qui a trait aux autres années du projet, le nombre de camions par jour (en période de pointe annuelle) est inférieur à dix camions, sauf pour 1985 où le maximum atteint 11 camions par jour.

CENTRALE DE POMPAGE DELANEY
ÉTUDE DE TONNAGE POUR LE TRANSPORT
SELON LE PROGRAMME DIRECTEUR DES TRAVAUX
(CONSTRUCTION DE CENTRALES)

193

DESCRIPTION	TOTAL TONNES	TOTAL MAXIMUM PAR CAMION	TOTAL CAMIONS	1983	1984	1985	1986
CIMENT	46 000	30	1 534	40	112	717	533
ACIER ARMATURE	6 000	30	200	5	15	95	70
BOIS	3 500	30	117	3	9	55	41
EXPLOSIF	3 400	5	680	316	298	66	-
CARBURANT	12 150	30	405	70	100	100	100
ÉQUIPEMENT CONSTRUCTION	9 000	20	2 X 450 *	157	225	68	200
SUPERSTRUCTURE	2 300	30	77	-	-	-	31
ÉQUIPEMENT PERMANENT	30 000	10	3 000	-	-	-	900
BÂTIMENT PROVISOIRE	5 400	10	2 X 540 *	540	-	-	-
DIVERS	21 000	18	1 200	32	88	560	417
TOTAL ANNUEL CAMIONS				1 163	847	1 661	2 292
TOTAL JOURNALIER (POINTE DE CAMIONS)	(TOTAL - 240 J X 1,5)			8	6	11	15

* La quantité totale de camions doit être doublée vue la démobilisation.

ÉMIS PAR : CONSTRUCTIO
PLANIFICATI

PRÉPARÉ PAR : N. Déry

Annexe VII

ORIGINAL

PRÉCISIONS ET COMMENTAIRES PRÉSENTÉS À ME MICHEL YERGEAU
VICE-PRÉSIDENT DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT À LA SUITE DE LA PRODUCTION DU RAPPORT
DE L'HYDRO-QUÉBEC LE 3 NOVEMBRE 1981

L'IMPACT DU RÉSEAU ROUTIER PROJETÉ PAR HYDRO-QUÉBEC
À L'INTÉRIEUR DU PROJET DELANEY
SUR
L'ENVIRONNEMENT DU LAC ALAIN

par

L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DU LAC ALAIN ENR.

Novembre 1981

Le 9 novembre 1981

De l'A.P.L.A. à Michel Yergeau du BAPE en marge du Rapport d'H.Q. produit le 3 novembre 1981, dans le cadre de l'enquête publique tenue le 19 octobre 1981.

Tel que convenu dans notre récente conversation téléphonique, voici nos remarques en style télégraphique, sur certains passages de ce rapport.

Section 1, page 5, 2^e à 4^e paragraphes:

Selon le tracé de l'A.P.L.A., la route sera quand même "au-delà" de la limite de 60 M des rives du Bras du Nord. Le risque de débordement au cours de la construction ne doit pas être surestimé; la construction des digues et autres sections de l'ensemble du réseau routier doit comporter des risques beaucoup plus grands et nombreux. Les problèmes techniques (side cutting) ne sont pas insurmontables pour une société qui réalise l'ensemble des deux réservoirs. Les érablières mélangées, à cause de la pente, sont des boisés d'origine qui n'ont jamais été coupés. N'est-ce pas la preuve que, en raison des difficultés d'accès jusqu'à présent, le tracé proposé ne perturbe pas trop l'environnement? Quant à la pollution du Bras du Nord par le sel, une mitigation par l'emploi de sable résout le problème.

Route dangereuse à cause des courbes et pentes. La vitesse permise sera-t-elle de 40 km/h? Pour quel type de route le M.T.Q. recommande-t-il 40% de visibilité? Dans quel document? Quel est le niveau de nécessité de dépassement sur ces deux kilomètres étant donnée l'utilisation prévisible de cette section de route?

N'y a-t-il pas d'autres possibilités de dépasser ailleurs entre St-Raymond et la destination finale?

Le coût plus élevé est à comparer avec les dépenses appréhendables pour dépolluer à long terme les lacs Alain et Rita.

Section 1, pages 9 et 10:

Les remarques précédentes s'appliquent pour contre-argumenter la conclusion.

Section 1, page 11:

L'impact temporaire de la variante 1 sera plus durable que ne le prévoit l'H.Q. Voir lettre de l'A.P.L.A., en date du 27 octobre 1981. Est-il prouvé que la centrale n'exercera pas un attrait touristique tel que le niveau de circulation n'augmentera pas sensiblement après la période de construction?

Section 2, page 1, 4^e ligne du bas de la page:

Le texte oublie de mentionner une heure de pointe entre 6h et 7h le matin.

Section 2, page 4:

La norme de 70 dB ne se trouve pas dans le document de la S.C.H.L. qui donne un tableau déjà fourni dans la lettre de l'A.P.L.A. en date du 27 octobre 1981.

Section 2, page 6:

Même remarque que la précédente.

D'où vient et que signifie l'illusion à "la suppression des camionneurs artisans dans le trafic (qui) abaisserait de manière significative le niveau de bruit?"

Section 2, pages 7 à 10:

On analyse la variante ouest, le statu quo et la variante est sans considérer le tracé proposé par l'A.P.L.A.

Toute l'argumentation de Roche et Associés dans cette partie de la section 2 du rapport ne s'applique pas au tracé de l'A.P.L.A. La conclusion de la page 10 ne s'applique qu'à la variante ouest et non au tracé proposé par l'A.P.L.A.

Par ailleurs, doit-on y voir une admission de l'H.Q. à l'effet que "une zone de villégiature exige plus de tranquillité qu'une zone urbaine?"

Section 3, page 3 (partie 1.2):

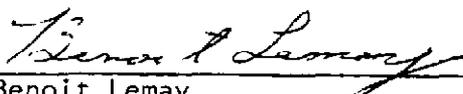
Quelle a été la circulation réelle pendant la période de prise de mesures, c'est-à-dire entre 14h et 16h le 13 octobre 1981?

Section 3, page 5 (tableau 2):

La dernière colonne n'indique pas de données sur le niveau équivalent de bruit mesuré sur le site en regard d'une circulation à 1 044 véhicules par heure, ni à 100 véhicules par heure. Comment peut-on vérifier que, "pour une circulation de 1 004 véhicules légers par heures, le niveau de bruit mesuré sera sensiblement identique au niveau calculé?"

Un point sur lequel l'A.P.L.A. est d'accord avec le rapport: "A ce moment, (heure de pointe) les bruits produits par les automobiles prédomineront sur le bruit ambiant existant".

C'est précisément le fléau que cherche à prévenir l'Association.


Benoit Lemay
Secrétaire de l'A.P.L.A.

Annexe VIII

Corporation municipale Paroisse St-Raymond

Edifice Municipal

Case Postale 1448
Tél.: 337-7698
337-6821

376 Rue St-Joseph

St-Raymond
(Cité Portneuf
G0A 4G0

Saint-Raymond, le 22 octobre 1981

Monsieur Michel Lamontagne
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4H2

Monsieur le président,

La présente est pour faire suite à la présentation du document de l'Association des propriétaires du lac Alain à l'enquête tenue lundi le 19 octobre courant à Saint-Raymond de Portneuf par le Bureau des audiences publiques de l'environnement du Québec.

Dans ce document (page 27, premier paragraphe), les signataires portent un jugement de valeur sur le rôle et la compétence d'une personne au service de la municipalité qui à notre avis est erroné et tendancieux au point de porter atteinte à l'intégrité et la compétence professionnelles de cette personne. Il s'agit du "coordonnateur" pour employer le terme du document.

En premier lieu, je dois vous dire que ce terme est loin de décrire les fonctions de la personne concernée puisqu'en réalité cette même personne agit pour le moment comme conseiller technique sur le projet et que le rôle de coordonnateur comme tel ne pourra se faire que lorsque les permis auront été émis à la société Hydro-Québec et que les travaux auront débuté.

Quant au rôle que l'Association décrit comme consistant à solliciter et faciliter l'expression des points de vue des diverses personnes et groupes touchés par le sujet ainsi que la mise en disposition de la documentation précise et pertinente sur le sujet, nous sommes d'avis que c'est une erreur puisque c'est précisément une partie importante du rôle de votre organisme qui y est écrite et que d'ailleurs vous avez rempli correctement à notre avis.

.../2

A ce sujet, je dois vous rappeler qu'au mois de juillet, lorsque notre "coordonnateur" avait exprimé le désir d'accompagner votre représentant au moment où celui-ci serait à la disposition du public, j'avais discuté personnellement avec vous en compagnie du maire de la ville de Saint-Raymond. Il avait été convenu que pour respecter la neutralité des deux municipalités et le fait que les deux maires s'étaient prononcés publiquement en faveur du projet Delaney, j'avais demandé à notre "coordonnateur" de ne pas siéger avec votre représentant et de s'abstenir de toute activité publique pendant la période d'exposition des documents relatifs au projet. Le "coordonnateur" s'est conformé à notre désir et il a agi de façon appropriée.

Pour ce qui est de l'énoncé que notre "coordonnateur" aurait dû se faire l'intermédiaire qui sache acheminer au responsable de l'Hydro-Québec les réticences, appréhensions, questions et craintes des organismes ou personnes concernés par le projet, nous sommes d'avis que là encore dans le cas présent, ce n'était pas le rôle du "coordonnateur" mais encore une fois une partie du rôle de votre organisme.

Personnellement, je trouve qu'il est tendancieux de juger de la compétence et de l'efficacité de cette personne puisqu'en aucun temps, nul le personne de l'Association n'a exprimé le désir de rencontrer le "coordonnateur" soit personnellement soit par le truchement de notre personnel du bureau de Saint-Raymond.

Conséquemment, en tant que maire de la municipalité, je dois déclarer que la personne concernée dans le document de l'Association a été jugée de façon très superficielle à la fois dans le cadre de son rôle et de sa compétence au point de vue professionnel et que nous aimerions que vos rapports fassent état des rôles de chaque intervenant afin de disculper toute personne concernée.

Quant à nous, nous jugeons que cette personne a joué son rôle avec tact, compétence, intégrité et esprit civique et que nous entérinons son comportement.

Espérant, monsieur le président, que vous trouverez la présente pleinement justificative de l'action de notre municipalité et de ses représentants, nous consentons à ce que le document puisse être rendu public pour fins du dossier.

Je vous prie d'accepter l'expression de ma haute considération.



André Girard
Maire
Paroisse Saint-Raymond