

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION**

**Projet de construction de bretelles d'accès  
à l'autoroute 15, kilomètre 41, et  
d'une voie de desserte sud**

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

Édition et diffusion :  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447  
(sans frais) : 1 800 463-4732

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-7790

Tous les documents recueillis au cours du mandat d'enquête peuvent être consultés au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 1995  
ISBN : 2-550-25018-4



Québec, le 7 septembre 1995

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
150, boulevard René-Lévesque Est  
17<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 4Y1

Monsieur le Ministre,

Tel que vous l'avez demandé, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a entamé, le 7 août dernier, le mandat d'enquêter dans le cadre du projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud, lequel aurait pu conduire, si les circonstances s'y étaient prêtées, à la tenue d'une médiation.

Lors de l'enquête, les requérants ont indiqué à la commission leur intention de ne pas participer à une démarche de médiation. Dans ces conditions, la commission n'a pas procédé à cette médiation.

Veillez accepter, Monsieur le Ministre, mes très respectueuses salutations.

La présidente par intérim,

  
Claudette Journault







Montréal, le 5 septembre 1995

Madame Claudette Journault  
Présidente par intérim  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable  
2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 2G5

Madame la Présidente,

Vous m'avez confié le mandat d'enquêter et si les circonstances s'y prêtent de procéder à une médiation dans le cadre du projet de construction d'une bretelle d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud sur le territoire de Saint-Jérôme et de Bellefeuille.

Je vous informe que les cinq requérants, soit M<sup>mes</sup> Louise Bégin et Francine Touchette de la rue Rolland à Saint-Jérôme, l'APIGQ, le CRELA et Transport 2000 Québec ont décidé de ne pas participer à la médiation.

Dans ces circonstances, j'ai mis fin au processus d'enquête et n'ai pas procédé à la médiation. Le présent rapport vous soumet donc une brève analyse du contexte qui a mené à un tel refus ainsi que quelques solutions susceptibles d'optimiser le fonctionnement du processus.

Veuillez recevoir, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments distingués.



M<sup>e</sup> Pierre Renaud,  
commissaire



## **Transport 2000 Québec**

Transport 2000 Québec, dont le bureau est situé à Montréal, mentionne dans sa lettre du 18 mai 1995 que le projet entraînerait des impacts majeurs et multiples, en plus d'apparaître inopportun.

L'organisme mentionne que l'intégrité du paysage serait compromise et se demande comment l'Étude d'impact peut d'une part, parler d'assurer la préservation du tissu forestier et d'autre part, proposer de faire du développement éventuel grâce à la réalisation du projet. Il pense, après discussion avec un consultant spécialisé en transport, qu'un préjudice potentiel n'est pas à écarter pour les commerçants actuels du centre-ville de Saint-Jérôme. De plus, il lui apparaît prématuré de donner suite au projet avant que le ministère des Transports du Québec ait complété le plan de transport pour la région métropolitaine de Montréal, et il considère présentement que ce projet répond uniquement à des intérêts particuliers.

## **Le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides**

Dans sa lettre du 17 mai 1995, le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides (CRELA), dont le bureau est situé à Lac-Nominingue, juge que la justification du projet doit être remise en cause et que l'évaluation des impacts doit être refaite.

Pour lui, l'objectif «d'amélioration de l'accès à l'autoroute 15» ne constitue qu'un prétexte pour mettre en place les infrastructures routières jugées nécessaires au développement résidentiel, commercial et industriel envisagé dans ce secteur (terre à Pilon). Le Conseil mentionne que l'Étude d'impact néglige totalement l'analyse et l'évaluation des conséquences sociales et économiques de ce nouveau pôle de développement sur l'organisation sociale et économique actuelle des deux municipalités. Selon lui, le projet pourrait occasionner un déplacement des activités sociales et économiques actuelles vers la périphérie, réduisant d'autant la vitalité du centre-ville de Saint-Jérôme en particulier.

---

## Table des matières

<b>Chapitre 1 Le projet</b> .....	1
Les promoteurs .....	1
La justification du projet .....	1
La description du projet .....	2
Les impacts et les mesures d'atténuation .....	2
<b>Chapitre 2 Les préoccupations des requérants</b> .....	5
Les requérants de la rue Rolland .....	5
Transport 2000 Québec .....	6
Le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides (CRELA) .....	6
L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) .....	7
<b>Chapitre 3 Le mandat de la commission</b> .....	9
Le mandat .....	9
L'enquête .....	9
La rencontre avec les promoteurs .....	9
La rencontre avec les requérants .....	11
La médiation .....	12
La dynamique de participation .....	13
<b>Conclusion</b> .....	15

## Liste des annexes

<b>Annexe 1</b>	Les demandes d'audiences publiques .....	17
<b>Annexe 2</b>	Le mandat .....	31
<b>Annexe 3</b>	La lettre du CRELA en date du 1 <sup>er</sup> août 1995 .....	37
<b>Annexe 4</b>	Les participants à la médiation .....	43
<b>Annexe 5</b>	La liste des documents déposés .....	49



---

## Chapitre 1 **Le projet**

### **Les promoteurs**

Les deux promoteurs sont les municipalités de Saint-Jérôme et de Bellefeuille. Saint-Jérôme englobe la partie est du projet, soit approximativement de 150 mètres à l'est du chemin Rolland jusqu'à la rue Melançon, en plus des bretelles est de l'autoroute 15, alors que Bellefeuille renferme la partie ouest.

### **La justification du projet**

Depuis 1977, la municipalité de Saint-Jérôme envisage un troisième échangeur sur l'autoroute 15, au kilomètre 41, afin d'éliminer la circulation lourde sur les rues résidentielles Brière et Gauthier qu'occasionnent principalement les activités de la papeterie Rolland située sur son territoire.

Depuis cette date, la problématique a toutefois évolué. Selon l'Étude d'impact, la réalisation du projet permettrait aux résidents des secteurs Bellefeuille et Saint-Colomban un accès direct à l'autoroute 15, tout en favorisant l'intégration et l'interaction entre les secteurs est et ouest des parcs industriels de Saint-Jérôme et de Bellefeuille. De plus, ce projet encouragerait le développement des secteurs résidentiels, commerciaux et industriels adjacents à l'autoroute, dont la terre à Pilon, et faciliterait l'accès à la compagnie Papier Rolland, à la future station d'épuration des eaux usées, à l'hôpital Hôtel-Dieu de Saint-Jérôme, au centre commercial Les galeries des Laurentides, au cégep, au quartier de la Seigneurie Dumont et aux autres pôles d'attraction du centre-ville. Enfin, le projet désengorgerait les rues De Montigny, Labelle et Saint-Georges

congestionnées aux heures de pointe le matin, le midi et le soir, et réduirait la circulation de transit sur les rues résidentielles Brière et Gauthier.

## La description du projet

Pour solutionner les problèmes de transport et de développement économique, les deux promoteurs ont demandé l'autorisation de construire un échangeur de type «Parclo modifié» au kilomètre 41 de l'autoroute 15 relié à la rue Brière et à la future voie de desserte. À cette demande d'autorisation s'ajoute la construction d'une voie de desserte dans l'axe est-ouest des municipalités de Saint-Jérôme et de Bellefeuille sur une longueur de 2,6 km reliant la rue Brière à la rue Melançon. Un pont d'une longueur de 41 mètres est également prévu pour la traversée de la rivière du Nord.

Selon l'Étude d'impact, la voie de desserte aurait deux voies entre les rues Brière et Jean-Paul-Hogue et quatre voies entre les rues Jean-Paul-Hogue et Melançon. Une étude de circulation prévoit que la voie de desserte aurait, en 2004, un débit de circulation de l'ordre de 8 000 à 13 500 véhicules par jour.

Le coût du projet, incluant les expropriations, est d'environ 8 millions de dollars financés par les deux municipalités. Notons qu'une subvention fédérale-provinciale dans le cadre du Programme d'infrastructures Canada-Québec est accordée aux promoteurs.

## Les impacts et les mesures d'atténuation

Dans l'Étude d'impact, les promoteurs analysent les répercussions du projet sur les milieux physique, biologique et humain. Ils proposent également certaines mesures d'atténuation dont les principales sont les suivantes :

- Aménager un écran sonore sous forme de talus avec plantation d'arbres et d'arbustes, afin de réduire le bruit perçu par les résidents de la rue Rolland et de la rue Saint-Christophe. Les arbres et arbustes concourraient également à atténuer l'impact visuel.

- Éviter de détruire la végétation riveraine existante lors de la construction des culées du pont et utiliser des gabions pour soutenir le remblai en rive est afin de limiter au maximum l'empiétement dans le lit de la rivière et, selon les promoteurs, de conserver un aspect naturel aux berges de la rivière du Nord tout en assurant leur stabilité.
- Implanter un écran sonore, sous forme de talus ou de mur, pour réduire le bruit perçu par les résidents de la 3<sup>e</sup> Rue dans la municipalité de Saint-Antoine.
- Favoriser la reproduction des espèces d'eaux vives présentes en procédant au réaménagement de la berge et du lit en rive ouest, au pied de la culée dans le but de compenser des pertes possibles d'habitats de l'ichtyofaune.

Par ailleurs, l'Étude d'impact mentionne que la valeur relative des éléments des milieux biologique et humain est forte en ce qui concerne l'érablière de 90 ans située le long de la rivière du Nord, le marécage ou l'herbier du côté est de la rivière, l'ichtyofaune, le milieu bâti et le climat sonore.

L'étude ne propose aucune mesure d'atténuation particulière pour diminuer l'augmentation du niveau sonore de la rue Saint-Jovite et celle préconisée pour compenser la perte de 4,5 % de la superficie de l'herbier demeure à l'état de projet. De plus, elle mentionne que l'expropriation de la résidence du 8, rue Brière et celle du 320, rue Saint-Jovite sont les seules d'importance majeure, les autres superficies expropriées étant jugées, par les promoteurs, d'importance moyenne ou considérées comme des terrains non développés.



---

## Chapitre 2 **Les préoccupations des requérants**

Dans ce chapitre, la commission présente les motifs respectifs des citoyens et des organismes qui ont demandé la tenue d'une audience publique relative au projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud.

### **Les requérants de la rue Rolland**

Dix-neuf des vingt et une signatures de la pétition présentée le 8 mai 1995 par M<sup>mes</sup> Louise Bégin et Francine Touchette proviennent des résidents de la rue Rolland, qui est perpendiculaire à l'axe de la voie de desserte et qui longe la rive est de la rivière du Nord. Selon eux, le projet causerait des dommages importants à l'environnement, particulièrement en ce qui concerne l'altération des berges de la rivière, la détérioration de l'un des plus beaux sites de Saint-Jérôme due à la dégradation de l'environnement visuel et sonore à proximité de leurs résidences et, finalement, la destruction de la faune dans les boisés longeant la rivière du Nord.

Ces citoyens considèrent que la construction d'une voie de desserte diminuerait leur qualité de vie et que leur milieu serait considérablement perturbé après les travaux.

## **Transport 2000 Québec**

Transport 2000 Québec, dont le bureau est situé à Montréal, mentionne dans sa lettre du 18 mai 1995 que le projet entraînerait des impacts majeurs et multiples, en plus d'apparaître inopportun.

L'organisme mentionne que l'intégrité du paysage serait compromise et se demande comment l'Étude d'impact peut d'une part, parler d'assurer la préservation du tissu forestier et d'autre part, proposer de faire du développement éventuel grâce à la réalisation du projet. Il pense, après discussion avec un consultant spécialisé en transport, qu'un préjudice potentiel n'est pas à écarter pour les commerçants actuels du centre-ville de Saint-Jérôme. De plus, il lui apparaît prématuré de donner suite au projet avant que le ministère des Transports du Québec ait complété le plan de transport pour la région métropolitaine de Montréal, et il considère présentement que ce projet répond uniquement à des intérêts particuliers.

## **Le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides**

Dans sa lettre du 17 mai 1995, le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides (CRELA), dont le bureau est situé à Lac-Nominingue, juge que la justification du projet doit être remise en cause et que l'évaluation des impacts doit être refaite.

Pour lui, l'objectif «d'amélioration de l'accès à l'autoroute 15» ne constitue qu'un prétexte pour mettre en place les infrastructures routières jugées nécessaires au développement résidentiel, commercial et industriel envisagé dans ce secteur (terre à Pilon). Le Conseil mentionne que l'Étude d'impact néglige totalement l'analyse et l'évaluation des conséquences sociales et économiques de ce nouveau pôle de développement sur l'organisation sociale et économique actuelle des deux municipalités. Selon lui, le projet pourrait occasionner un déplacement des activités sociales et économiques actuelles vers la périphérie, réduisant d'autant la vitalité du centre-ville de Saint-Jérôme en particulier.

Le CRELA précise que la justification du projet doit être établie à partir d'une rigoureuse analyse comparative des coûts et des bénéfices des diverses options pouvant répondre à la problématique identifiée. Or, l'Étude d'impact actuelle n'analyse qu'une seule option.

Il ajoute aussi que le projet lui semble prématuré puisque le ministère des Transports du Québec élabore présentement un plan de transport pour la région de Montréal, qui englobe un territoire s'étendant jusqu'aux portes de Saint-Jérôme. De plus, la lettre mentionne que «...ce projet a été refusé à plusieurs reprises par le ministère des Transports du Québec et que nous traversons une grave période d'austérité budgétaire, il nous semblerait plus responsable de rechercher des solutions offrant une meilleure rentabilité sociale et économique».

Finalement, il suggère d'utiliser les fonds du programme d'infrastructures pour revitaliser certains secteurs existants des deux municipalités, plutôt que de pratiquer l'étalement à grands frais.

## **L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec**

L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ), dont le bureau est situé à Vanier, mentionne dans sa lettre du 28 avril 1995 qu'il est en désaccord avec le projet.

Selon l'APIGQ, le projet détruirait un site d'une rare qualité à l'endroit même où le pont enjamberait la rivière du Nord. Elle affirme que la justification du projet est inacceptable car aucune solution de rechange pour résoudre le problème de circulation n'a été envisagée. De plus, l'absence de coûts lui démontre qu'aucune étude de rentabilité n'a été réalisée, ni aucune comparaison économique entre les diverses solutions possibles.

Finalement, l'APIGQ croit que «le projet n'est qu'une attribution de fonds publics en faveur essentiellement d'intérêts privés, alors que ces montants pourraient être utilisés plus judicieusement à des fins compatibles avec le programme d'infrastructures qui vise la restauration d'ouvrages municipaux déficients ou la construction d'ouvrages structurants».





---

## Chapitre 3 **Le mandat de la commission**

### **Le mandat**

Le ministre de l'Environnement et de la Faune a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat d'enquêter et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud sur le territoire de Saint-Jérôme et de Bellefeuille.

### **L'enquête**

#### **La rencontre avec les promoteurs**

Le lundi matin 7 août 1995, la commission a rencontré les promoteurs qui lui ont fait visiter les lieux du projet et ont répondu à ses questions concernant les détails techniques de l'Étude d'impact.

Lors des discussions, les promoteurs ont tenu à corriger deux erreurs dans l'Étude d'impact, soit de modifier la légende de la figure 2.3 comme suit : E= zone institutionnelle, I= zone industrielle, et de rectifier l'emplacement du futur site de l'usine d'épuration des eaux usées à la planche n° 4. Au lieu d'être adjacente à la rue Brière,

l'usine d'épuration des eaux usées sera localisée au sud des équipements d'assainissement de la compagnie Papier Rolland, qui sont présentement en construction.

Par la suite, ils ont remis à la commission des plans détaillés de l'aménagement du talus à l'arrière de la rue Saint-Christophe et de celui adjacent à la rue Rolland. Selon eux, ces mesures d'atténuation sont suffisantes pour répondre aux droits des propriétaires riverains concernés qui, autrement, auraient dû subir des impacts visuels et sonores d'importance majeure.

De plus, les promoteurs ont précisé les motifs qui les incitent à construire le pont près des résidences de la rue Rolland. À la planche n° 4 de l'Étude d'impact, sur le terrain identifié Er B1 90, adjacent et à l'ouest de la rivière du Nord et situé au sud de la voie de desserte, la papeterie Rolland projette de construire une usine de désencrage. Cependant, à la suite des questions de la commission, il s'est avéré que le projet d'usine de désencrage n'était pas aussi probant que cela. Il existerait donc la possibilité de déplacer le pont de 150 mètres vers le barrage. Cette dernière solution mériterait, selon la commission, d'être évaluée.

Les promoteurs ont ajouté que l'emplacement d'une partie de la voie de desserte était lié directement à celui de l'égout sanitaire existant qui passe sur les terrains de la papeterie Rolland. Présentement, une servitude de non-construction d'environ 6 mètres de large existe au-dessus des conduites de l'égout sanitaire appartenant aux deux municipalités. Les promoteurs soulignent qu'il s'agit d'un des facteurs déterminants qui ont amené les concepteurs à proposer le tracé de la voie de desserte au-dessus de cette servitude entre la rue Brière et la rivière du Nord. Ils argumentent que le déboisement est déjà fait vis-à-vis de cette bande de terrain, ce qui tend à minimiser la destruction de la végétation terrestre tout en optimisant l'emploi et l'entretien des infrastructures publiques en place.

Ils ont aussi ajouté que le futur pont pourrait, en vertu du programme d'assainissement des eaux, supporter une future conduite d'aqueduc et probablement celle de l'égout sanitaire, ce qui, selon eux, éviterait des travaux supplémentaires dans la rivière.

Les promoteurs ont de plus évoqué un autre argument qui n'apparaît pas dans l'Étude d'impact, soit qu'un dépôt de neiges usées est prévu à côté de l'usine d'épuration, ce qui justifierait davantage la construction de la voie de desserte.

Finalement, les promoteurs ont affirmé qu'aucun développement commercial ou industriel n'était prévu à court terme le long de la voie de desserte, car tous les terrains riverains

entre la rue Brière et la rivière du Nord sont en grande majorité la propriété de la papeterie Rolland.

## La rencontre avec les requérants

Le lundi soir 7 août 1995, la commission a rencontré, à l'Académie Lafontaine, les cinq requérants. La requérante M<sup>me</sup> Francine Touchette de la rue Rolland a été représentée par M. Bernard Brunelle. À l'arrière-plan dans la salle, quelques personnes ayant signé la pétition de la rue Rolland étaient présentes. La commission a permis à ces gens d'y assister à titre d'observateurs qui pouvaient consulter leur représentant durant les pauses.

Le commissaire a expliqué aux requérants les règles concernant «l'enquête-médiation» et il leur a demandé de préciser leurs attentes.

Plusieurs requérants ont indiqué qu'ils avaient de la difficulté à situer l'enquête et la médiation par rapport au processus d'enquête et d'audience publique (séance du 7 août 1995 à 19 heures, p. 11, 14 et 74).

Plusieurs ont tenu à souligner à la commission que les municipalités ont déjà procédé à la coupe des arbres sur le terrain. Les promoteurs auraient même déclaré que le projet avait le vent dans les voiles et qu'il était accepté à 98 %. Le médiateur a dû expliquer en détail la procédure d'approbation tout en soulignant qu'il appartient au Conseil des Ministres de se prononcer sur l'acceptabilité du projet. La commission considère que ces éléments ont certainement contribué à créer un climat de méfiance chez les citoyens (séance du 7 août 1995 à 19 heures, p. 118, 140 et 190).

Au point de vue environnemental, les requérants ont exprimé leurs craintes face à la destruction des berges le long de la rivière du Nord. Ils craignent, entre autres, la disparition de trente-trois espèces d'oiseaux qui fréquenteraient les berges visées par le projet (séance du 7 août 1995 à 19 heures, p. 45). L'un d'eux a précisé que cet endroit était la seule partie de la municipalité qui avait conservé un caractère naturel. Un autre requérant a souligné que les résidents de la maison pour personnes âgées La Noblesse, située près de la rue Saint-Jovite, allaient perdre la tranquillité de leur environnement.

L'aspect économique du projet a aussi été abordé par les requérants. L'un d'eux a mentionné que les besoins économiques et sociaux actuels de la région s'avéraient davantage prioritaires que le projet soumis qui pourrait drainer des fonds importants. Il cite en exemple les compressions budgétaires que connaissent les hôpitaux (séance du 7 août 1995 à 19 heures, p. 51). Un autre requérant mentionne lui aussi que l'argent pourrait être mieux utilisé et, à cet égard, il suggère que les municipalités devraient plutôt investir dans l'entretien des routes qui, selon lui, sont dégradées. Dans le même sens, un autre requérant précise que ce n'est pas de développer qui est important, c'est de maximiser les infrastructures routières existantes. On a mentionné également que seuls des éventuels promoteurs comme Cascades allaient obtenir certains bénéfices de ce projet. La venue d'autres industries dans la région par l'entremise du projet leur semblait hypothétique puisque le parc industriel compte actuellement plusieurs bâtiments inoccupés en raison des fermetures d'industries (séance du 7 août 1995 à 19 heures, p. 134 et 169). Finalement, un requérant précise que l'ensemble du projet ne s'inscrit dans aucun projet industriel et, probablement, que la problématique serait plus acceptable s'il y avait dans l'Étude d'impact un projet clés en main avec un promoteur désigné qui garantirait l'implantation d'une industrie pouvant créer deux cent cinquante ou trois cents emplois.

Au cours de cette séance, le point le plus litigieux du projet fut certainement la construction du pont au-dessus de la rivière du Nord.

Pour appuyer leurs réticences face à la tenue d'une éventuelle médiation, certains ont ajouté que l'audience publique était requise afin de permettre à la population d'exprimer son désaccord avec le projet.

## La médiation

D'une part, les promoteurs du projet ont indiqué à la commission, le 7 août 1995, qu'ils consentaient à poursuivre en médiation.

D'autre part, avant le début du processus d'enquête et de médiation, l'un des requérants, le CRELA, a signifié dans une lettre datée du 1<sup>er</sup> août 1995 et adressée au ministre de l'Environnement et de la Faune son intention de ne pas participer à la médiation. Il estimait que sa participation était non appropriée puisqu'il avait demandé une audience publique.

Le 7 août 1995, tous les requérants soit M<sup>me</sup> Louise Bégin, M<sup>me</sup> Francine Touchette, l'APIGQ, Transport 2000 Québec et le CRELA, ont signifié leur intention de ne pas participer à la médiation, et ils ont réitéré leurs demandes d'audiences publiques.

## La dynamique de participation

L'amorce de cette rencontre a été longue puisque les requérants hésitaient à entreprendre la phase informative ainsi que la phase d'analyse et de consentement avec le commissaire. La commission considère que cette situation est due, entre autres, à une certaine méconnaissance du processus d'enquête et de médiation. À cet effet, elle a déterminé trois points importants qui, dès le départ, ont créé un climat dans lequel les chances de la médiation étaient faibles.

Premièrement, la méconnaissance du processus d'enquête et de médiation due à un manque d'informations constitue un problème sérieux. À cet effet, la commission constate qu'il n'existe aucun document vulgarisé permettant d'informer les parties sur le processus d'enquête et de médiation. Par conséquent, la commission est d'avis qu'il serait utile de produire un document vulgarisé expliquant notamment la philosophie et le déroulement de la médiation ainsi que les principes directeurs. Le document devrait être remis aux parties concernées permettant à ces derniers d'avoir une compréhension minimale du processus et cela, au stade même de la période d'information.

Deuxièmement, selon la commission, il conviendrait d'évaluer la pertinence de faire participer à la médiation des personnes qui ne sont pas requérantes d'audiences publiques. Cet élément a d'ailleurs fait l'objet de discussions lors de la rencontre avec les requérants. La commission croit que le processus est assez souple pour permettre la présence du public ainsi que la venue de nouveaux participants si les circonstances le justifient. La notion de souplesse devrait faire partie du document d'information suggéré précédemment. Cette souplesse permettrait de faciliter l'application du processus d'enquête et de médiation.

Finalement, la commission tient à souligner que l'enquête, qui permet notamment de vérifier l'à-propos de la médiation, doit être centrée sur la vérification du potentiel de négociation avec les parties plutôt que sur l'acceptation ou non du projet par les requérants.

À cet effet, n'oublions pas que la médiation à une marge de manoeuvre qui va du refus total du projet à son acceptation, en passant par des modifications majeures et des ajustements mineurs. Il ne s'agit donc pas de forcer les parties à s'entendre à tout prix, mais simplement d'examiner avec elles les possibilités de compromis par un dialogue minimal fait par l'entremise d'un médiateur, ce qui est, après tout, l'objectif fondamental de la médiation.

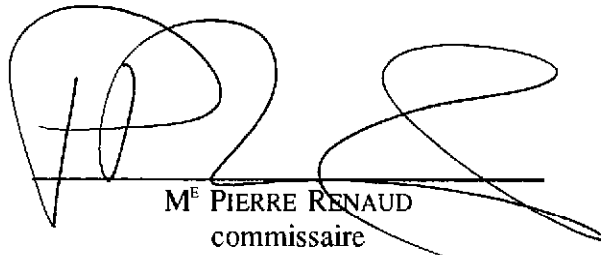
---

# Conclusion

La commission a reçu le mandat d'enquêter et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud sur le territoire de Saint-Jérôme et de Bellefeuille. À la suite de son analyse, la commission croit qu'il n'est pas possible d'effectuer une médiation, considérant le refus des requérants d'y participer.

Par ailleurs, la commission estime qu'il y aurait lieu de développer des documents vulgarisés afin d'informer judicieusement le public en général ainsi que les éventuels participants à ce processus administratif et, de centrer le processus d'enquête et de médiation sur l'idée de vérifier le potentiel de négociation avec les parties plutôt que de le positionner par rapport à l'acceptation ou non du projet par les requérants.

FAIT À MONTRÉAL,



M<sup>E</sup> PIERRE RENAUD  
commissaire

Avec la participation de :

SERGE DAOUST, ing., analyste





---

**Annexe 1**

**Les demandes  
d'audiences publiques**



# APIGQ

Association professionnelle des ingénieurs  
du gouvernement du Québec

0 2 MAJ

4270

Vanier, le 28 avril 1995

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

NRéf. : X3 N0016

Monsieur le Ministre,

Nous vous transmettons, par la présente, une requête afin que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement tienne des audiences publiques relativement au projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, d'une voie de desserte de 2,6 km et d'un pont enjambant la rivière du Nord à Saint-Jérôme.

Ce projet est essentiellement défrayé par le Programme d'infrastructures Canada-Québec et par les municipalités, mais nous sommes en désaccord avec celui-ci.

L'examen des documents disponibles nous indique que :

1. Ce projet détruira un site d'une rare qualité à l'endroit même où le pont enjambera la rivière du Nord. Il s'agit d'un site naturel attrayant qui mériterait, à notre avis, d'être conservé comme parc régional. Signalons que le Programme d'assainissement des eaux permettra que les eaux de la rivière soient entièrement assainies d'ici environ trois ans. Déjà, toutes les municipalités en amont de Saint-Jérôme ont pratiquement terminé leurs travaux, d'où l'intérêt de donner accès à la rivière aux citoyens pour qu'ils profitent, enfin, de leurs investissements ! À l'instar du projet hydroélectrique de Mont-Rolland, c'est à se demander s'il a été interdit aux responsables de votre ministère d'inspecter le site où sera construit ce pont. D'autre part, il existe déjà un viaduc à cet endroit permettant la traversée de l'autoroute et l'échangeur routier de Saint-Jérôme n'est qu'à 1,5 km plus au nord.

...2

2. La justification présentée nous apparaît inacceptable :

Aucune alternative n'est envisagée afin de résoudre le problème de circulation rencontré. De plus, aucun coût ne figure au rapport ; il n'y a donc eu aucune étude de rentabilité de réalisation, ni aucune comparaison économique entre les diverses solutions possibles. Dans les faits, les principaux bénéficiaires de ce projet s'avéreront les développeurs et promoteurs locaux, notamment les propriétaires des immenses terrains à développer aux environs, ainsi que la compagnie Cascades, dont l'usine située à quelques centaines de mètres des ouvrages prévus se trouvera directement reliée à l'autoroute des Laurentides.

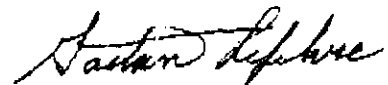
3. Les conséquences d'un tel projet pourraient se révéler lourdes et multiples:

- a) Destruction d'un site d'une richesse exceptionnelle.
- b) Attribution des fonds publics en faveur, essentiellement, d'intérêts privés alors que ces montants pourraient être utilisés plus judicieusement à des fins compatibles avec le but du programme d'infrastructures : soit la restauration d'ouvrages municipaux déficients ou la construction d'ouvrages structurants. Dans ce cas-ci, selon nous, ni l'un ni l'autre de ces objectifs ne concerne ce projet et, compte tenu des investissements requis, il y aurait lieu de se questionner sérieusement sur sa pertinence.
- c) Mise en oeuvre d'une solution pouvant se révéler inappropriée en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, avec les conséquences économiques et environnementales que ce type d'aménagement peut occasionner.

Pour ces raisons, nous demandons que la population ait l'opportunité de se prononcer sur ce projet aux nombreuses retombées néfastes.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de nos meilleurs sentiments.

Le Président,



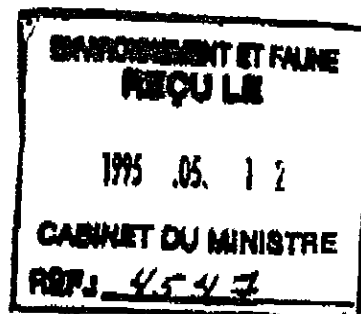
Gaétan Lefebvre, ing.

GL/g

cc. MM. Daniel Paillé, député de Prévost  
Guy Chevette, ministre des Affaires municipales  
Jacques Léonard, ministre des Transports

Saint-Jérôme 8 mai 95

M. G. Brassard  
 ministre de l'environnement  
 3900 rue de Marley  
 6<sup>e</sup> étage  
 Sainte-Foy  
 Québec



Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous vous demandons la tenue d'une audience publique, sur le projet de construction d'un pont et d'une bretelle d'autoroute, traversant la rivière des Nord.

Le projet a été présenté par le B.A.P.E pour la municipalité de Saint-Jérôme le 2 mai 1995.

Nous considérons que ce projet causerait des dommages trop importants à l'environnement. En voici une brève énumération:

- Dommages aux berges de la rivière,

• déterioration d'un des plus beaux sites de Saint-Jérôme (site patrimonial)

• déterioration sensible de l'environnement visuel et sonore

• déterioration totale de la faune dans les boisés longeant la rivière.

• déterioration de la qua-  
lité de vie des résidents de la rue Rolland, longeant la rivière du Nord

En espérant que vous  
donneriez suite à cette demande,

Genevieve Bejin et Francine Touchette  
380 Rolland 432 Rolland  
pour les résidents de la rue  
Rolland

\* ci-joint les signatures et adresses des ré-  
sidents de la rue Rolland.

Christiane Barbeau 124 Rolland St. Joliette  
437-9115

- Michel P. Dore 431-7657  
369 Rolland 438-30X4
- Guy Forget 431-7657  
369 Rolland
- Michel Rolland 431-4166  
370 avenue Rolland (514) 345-9870
- Louise Bégin Fillion 438-8514
- Claude Dignas 438-4691  
209 Ave. Rolland
- Bernard Brundage 150 rue Montigny
- Jean. Marc Tremblay 438-6844  
378 Rolland
- MICHEL BELHUMIER 473-4833  
10920 FRESNIERS MIRABEL JOLIE
- Jean Arsenault 454 AVE ROLLAND 436-7139
- M. Jean Desjardins 4400 Rolland 435-2010
- Robert Rolland 440 Rolland
- Gerard Parizeau 410 Rolland 432-4403
- Bernadette Larocque 410 Rolland 432-4403
- Francine Touchette 432 Rolland 436-6406
- Marguerite Richer
- Jean Richer 416 Rolland 436-8951
- Jean Tremblay 378 Rolland 438-6844
- Claude Larocque 371 Rolland 436-7339
- \* Francine Touchette 432 Rolland
- \* Louise Bégin 380 Rolland





par télécopieur

Montréal, le 17 mai 1995

M. Jacques Brassard  
Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marty, 8<sup>e</sup> étage  
Ste-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de  
de construction de bretelles d'accès à  
l'autoroute 15 et d'une voie de desserte sud

Monsieur le Ministre,

Après avoir pris connaissance de l'information disponible sur ce projet, le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRELA) vous demande d'ordonner des audiences publiques afin que la population locale, en particulier, puisse en évaluer la pertinence, comparer les options alternatives et prendre connaissance de la nature et de l'ampleur des véritables impacts du projet des deux promoteurs, la municipalité de St-Jérôme et la paroisse de Bellefeuille.

Le CRELA, dont la mission régionale est de faire la promotion du développement viable, d'assurer la protection de l'environnement et de favoriser la participation des citoyens au processus décisionnel, juge pour sa part que la justification de ce projet doit être remise en cause et que l'évaluation des impacts doit être refaite.

Il nous semble en effet que l'objectif «d'amélioration de l'accès à l'autoroute 15...» ne constitue qu'un prétexte pour mettre en place les infrastructures routières jugées nécessaires au développement résidentiel, commercial et industriel envisagé dans le secteur en question. La preuve en est faite à la page 24 de l'étude où les objectifs prioritaires du projet sont clairement énoncés. Or, l'étude d'impact porte essentiellement sur les implications biophysiques des infrastructures et néglige totalement l'analyse et l'évaluation des conséquences sociales et économiques de ce nouveau pôle de développement sur l'organisation sociale et économique actuelle des deux municipalités. Pourtant, ce sont les impacts potentiels majeurs de ce projet. Il est en effet clair qu'il favoriserait l'étalement urbain et pourrait entraîner un déplacement des activités sociales et économiques actuelles vers la périphérie, affectant ainsi la vitalité du centre-ville de St-Jérôme, en particulier.

## 1- La justification du projet

Celle-ci doit être établie à partir d'une rigoureuse analyse comparative des coûts et des bénéfices des diverses options pouvant répondre à la problématique identifiée. Or, comme le démontre les documents, les promoteurs n'ont étudié aucune autre option que l'ajout de nouvelles infrastructures; ils n'ont, en particulier, évalué aucune option de gestion de la demande. Il s'avère donc impossible pour le moment d'évaluer le mérite et les impacts des différentes alternatives possibles.

## 2- L'identification des impacts et leur évaluation

L'étude d'impact ne traite pas de l'ensemble des conséquences sociales, économiques et environnementales du projet.

Premièrement, au plan social, l'étude n'évalue pas, comme nous l'avons souligné, les incidences sur l'aménagement du territoire, l'étalement urbain, la qualité de vie ambiante et les coûts à long terme des infrastructures diverses qui découleraient de cet étalement urbain. Les effets du déplacement possible d'une partie des activités commerciales du centre-ville de St-Jérôme à proximité de ce nouvel échangeur ne semblent pas non plus avoir été pris en compte.

L'étude d'impact ne contient pas non plus d'études de rentabilité qui auraient permis d'établir les coûts et les bénéfices réels du projet proposé et de ses alternatives, tant du point de vue de l'offre d'équipements nouveaux que de la gestion du réseau existant.

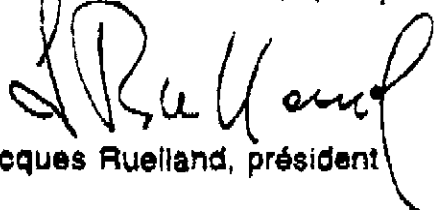
Par ailleurs, ce projet réduirait l'accès du public à un segment exceptionnel de la rivière-du-Nord puisqu'il nécessiterait la construction d'un autre pont, ce qui affecterait de plus l'aspect visuel de cette portion de la rivière. A cela s'ajoute tous les autres impacts environnementaux inhérents à la construction d'infrastructures routières et à leur utilisation par un nombre croissant de véhicules.

## 3- Autres considérations

Ce projet semble tout à fait prématuré puisque le ministre des transports, M. Jacques Léonard, élabore présentement un plan de transport pour la région de Montréal qui englobe un territoire s'étendant jusqu'aux portes de St-Jérôme. Ce plan aura certainement des incidences sur les besoins de déplacement dans la région et sur la façon de les satisfaire. Il serait donc plus prudent de prendre connaissance des modalités et des implications de ce plan sur les deux municipalités avant d'aller de l'avant avec ce projet.

Enfin, comme de plus ce projet a été refusé à plusieurs reprises par le ministère des Transports du Québec et que nous traversons une grave période d'austérité budgétaire, il nous semblerait plus responsable de rechercher des solutions offrant une meilleure rentabilité sociale et économique. Les fonds du programme d'infrastructures pourraient alors être affectés à revitaliser certains secteurs des deux municipalités plutôt qu'à affaiblir ces dernières en les étalant à grands frais.

En espérant que vous donnerez suite à cette requête, nous vous prions d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Jacques Ruelland, président

Conseil régional de l'environnement des Laurentides  
2696, Chemin Tour-du-Lac  
Lac Nominingue (Québec)  
J0W 1R0

c.c. M. Jacques Léonard  
M. Daniel Pallé  
M Yvan Patry



# **Transport 2000 Québec**

*L'association pour la promotion et la défense  
des transports en commun par les usagers*

Montréal, le 18 mai 1995

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre  
**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC**  
3900, rue Marly (6e étage)  
Sainte-Foy (Qc)  
G1X 4E4

**OBJET : Demande d'audience publique - Infrastructure routière à Bellefeuille  
(Laurentides)**

Monsieur le Ministre,

En vertu des pouvoirs qui vous sont conférés par la loi, et ce dans l'intérêt public, nous demandons la convocation d'une véritable audience publique à Saint-Jérôme, dans le contexte du projet ci-dessus.

En effet, non seulement estimons-nous que des impacts majeurs et multiples seraient occasionnés par ledit projet, mais nous entretenons également des réserves sérieuses sur son opportunité même.

Notre délégué, qui était présent à la séance d'information du 2 mai, nous a rapporté les faits essentiels qui découlaient de la mise en oeuvre de tels travaux ainsi que des impacts permanents de cette infrastructure additionnelle.

D'abord, il s'agit d'un tablier routier dont le devis est passé de deux à quatre voies, dont l'impact sonore augmenterait de 45 dB à 70 dB le niveau enregistré. La vitesse de circulation dans ce secteur passerait de 50 km/h à 70 km/h. L'intégrité du paysage apparaît donc d'autant compromise. Comment peut-on assurer la préservation du tissu forestier au moment même où on propose de «faire du développement» éventuel grâce à une telle capacité supplémentaire?

Ensuite, nous nous interrogeons sur l'impact à plus long terme à l'égard de la vitalité de la ville-centre elle-même : Saint-Jérôme. Des discussions préliminaires avec un consultant spécialisé en matière de circulation, de transport et d'aménagement nous porte à croire qu'un préjudice potentiel n'est pas à écarter pour les commerçants actuels.

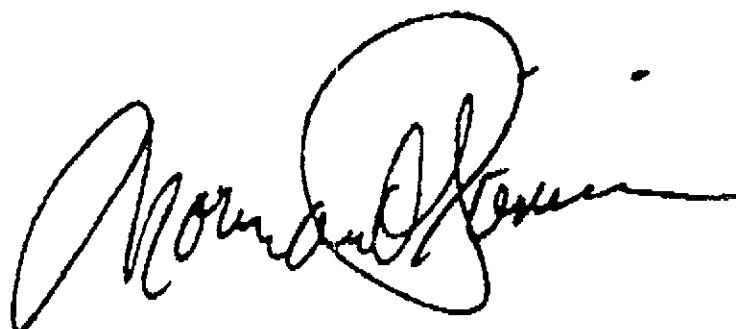
D'ailleurs, le député de Prévost a dû récemment intervenir pour qu'un Centre Travail Québec ne soit pas relocalisé de Saint-Jérôme à Saint-Antoine. Pour ce faire, il s'est appuyé sur une politique gouvernementale récente à l'effet de consolider les tissus urbains actuels au Québec (revitalisation des villes-centre).

.../2

**Monsieur Jacques Brassard**  
**Le 16 mai 1995**  
**Page 2**

Enfin, même si ce projet était justifiable - ce dont nous doutons - il apparaît extrêmement prématuré. Le ministère des Transports du Québec s'emploie actuellement à l'ébauche d'un plan de transport pour la Région métropolitaine de Montréal ; on n'en est qu'à l'étape de la discussion des enjeux. Son Ministère aurait même refusé à quatre reprises l'autorisation d'un tel projet. Donc, pour nous, cette infrastructure ne saurait répondre pour l'instant qu'à des intérêts particuliers.

En vous remerciant à l'avance de votre collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, nos salutations les plus respectueuses.



**Normand Parisien**  
**directeur-coordonnateur**  
**pour le Conseil d'administration**

NP/ob

**C.C. Daniel Pallé, député de Saint-Jérôme**  
**Jacques Léonard, délégué des Laurentides et ministre des Transports**  
**Arthur Eggleton, président du Conseil du trésor du Canada, responsable**  
**du programme d'infrastructure**

---

## **Annexe 2**

# **Le mandat**





Le ministre  
de l'Environnement et de la Faune

Québec, le 6 juillet 1995

Madame Claudette Journault  
Présidente  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 2G5

Madame la Présidente,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et de la Faune et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat d'enquête et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de construction d'une bretelle d'accès à l'Autoroute 15, kilomètre 41 et d'une voie de desserte sud sur le territoire de la Ville de Saint-Jérôme.

Je demande que le BAPE me fasse parvenir son rapport dans les 30 jours s'il n'y a pas médiation, et dans les 60 jours s'il y a médiation.

Je joins à la présente, les demandes d'audiences publiques qui m'ont été adressées concernant ce projet.

Veuillez recevoir, Madame la Présidente, l'expression de mes meilleurs sentiments.

  
JACQUES BRASSARD

c.c. Madame Hélène Robert, députée de Deux-Montagnes

3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone : (418) 643-8259  
Télécopieur : (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9  
Téléphone : (514) 873-8374  
Télécopieur : (514) 873-2413







Québec, le 10 juillet 1995

M<sup>e</sup> Pierre Renaud  
Membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
5199A, rue Sherbrooke Est, bureau 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9


Monsieur,

Le ministre de l'Environnement et de la Faune, monsieur Jacques Brassard, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquêter et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de construction d'une bretelle d'accès à l'Autoroute 15, kilomètre 41 et d'une voie de desserte sud sur le territoire de la Ville de Saint-Jérôme et ce, à compter du 7 août 1995.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de ce mandat. Je précise que le BAPE doit faire parvenir son rapport au Ministre dans les 30 jours s'il n'y a pas médiation, et dans les 60 jours s'il y a médiation.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes salutations les plus distinguées.

La présidente par intérim,

  
Claudette Journault

c.c. M. Jean-Claude Dallaire, secrétaire du BAPE





---

**Annexe 3**

**La lettre du CRELA  
en date du 1<sup>er</sup> août 1995**



par télécopieur et par courrier

Montréal, le 1<sup>er</sup> août 1995

M. Jacques Brassard  
Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Ste-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Objet :       Projet de bretelles d'accès à l'autoroute 15 et  
              d'une voie de desserte sud à St-Jérôme

Monsieur le Ministre,

Votre lettre du 6 juillet dernier sur le dossier en rubrique nous a étonnés, tout autant que le style hermétique de l'ensemble de la correspondance sur le même sujet. Votre décision de soumettre ce projet à une procédure de médiation est en effet aussi surprenante que l'absence totale d'explication sur ce choix, ses implications pratiques et les règles de procédures précises qui seraient appliquées, tant de votre part que des porte-parole du BAPE. Le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides (CRELA) a en effet récemment reçu quatre lettres sur l'évaluation du projet, probablement similaires à celles qu'ont reçues les autres requérants dans le dossier, quo peu de profanes peuvent, à notre avis, décoder d'autant plus qu'il existe une nuance significative entre le mandat que vous donnez à la présidente du BAPE et celui que vous et le commissaire désigné nous avez communiqué.

Pourtant, la décision de soumettre ce projet à une procédure de médiation plutôt qu'à une audience publique a, pour les requérants en particulier, des implications qui devraient leur être clairement expliquées avant la "rencontre préparatoire" du 7 août prochain. Votre gouvernement s'est engagé à favoriser la transparence. C'aurait été la moindre des choses d'expliquer aux requérants que s'ils acceptent de s'engager dans un processus de médiation, ils reconnaissent implicitement le mérite du projet. Ils auraient aussi dû être informés que les négociations avec le promoteur se dérouleront à huis clos.

C'est donc sur cette toile de fond que nous vous soumettons certaines préoccupations du CRELA et demandons des éclaircissements sur vos intentions, avant que la procédure proposée ne soit enclenchée.

Votre décision de confier, en vertu de l'article 6.3 de la Loi, «au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat d'enquête et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale...» nous surprend en effet puisqu'à notre connaissance la majorité des requérants, soit Transport 2000, l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec et le CRELA, remettent en question la justification même du projet et non pas ses modalités de réalisation. Selon le régime

environnemental actuel, l'administrateur de la Loi doit alors, soit accorder des audiences publiques ou les rejeter pour motif de frivolité. Nous vous demandons donc respectueusement de nous expliquer votre décision puisque, d'une part, il n'existe aucune ambiguïté, ni sur l'intérêt, ni sur les motifs évoqués par ces trois requérants pour demander des audiences publiques; et que, d'autre part, la procédure de médiation, tant dans le régime environnemental actuel que dans le nouveau régime à l'étude suscite, comme vous le savez, de sérieuses réserves dont certaines peuvent être illustrées par le cas de la bretelle d'autoroute.

D'abord, la sélection du processus d'enquête et de médiation environnementale pour ce projet équivaut, pour l'administrateur de la Loi, à prendre position sur la pertinence du projet dans la mesure où cette décision laisse supposer qu'il oncosse implicitement la justification du projet puisqu'il choisit une procédure destinée à aplanir des différends secondaires ou mineurs afin de traiter un dossier assujéti, dans le régime actuel, à la procédure d'audiences publiques. Lorsqu'elle est appliquée à un projet dont la justification est contestée, comme la bretelle, le site d'enfouissement de Lachenaie ou le poste de distribution Roussillon par exemple, la procédure de médiation vise en pratique à permettre la réalisation du projet en amenant les requérants soit à accepter éventuellement le projet du promoteur, soit à obtenir de celui-ci des concessions qui rendront le projet acceptable à leurs yeux, soit à les convaincre de retirer leur demande d'audiences publiques, ce qui pave la voie à la réalisation du projet. C'est en fait une négociation-pour ne pas dire une tractation-de nature politique qui a pour but de rallier les requérants à une décision déjà prise alors qu'un des objectifs fondamentaux de l'évaluation environnementale est d'améliorer la transparence et la qualité du processus décisionnel.

Par ailleurs et sur un autre plan, ce choix de procédure peut aussi être le reflet d'un préjugé tenace envers les groupes d'intérêt public et les groupes environnementaux en particulier, qui sont généralement les principaux requérants dans ces causes. On considère encore trop souvent aujourd'hui qu'ils comprennent mal les enjeux en cause et font preuve d'irresponsabilité dans leurs prises de position et leurs revendications, ce qui se traduirait trop souvent par des demandes irréfléchies d'audiences publiques. La décision de procéder par médiation prête flanc à cette interprétation. Si l'on considère implicitement que l'argumentation qui sous-tend la remise en question de la justification d'un projet n'a ni le poids, ni la rigueur de l'argumentation du promoteur et qu'elle s'écroulera lorsque les requérants auront obtenu des explications sur les détails du dossier, ses impacts et ses avantages, il est bien tentant de procéder par médiation. Nous sommes convaincus que votre décision ne découle pas de ces considérations mais ce préjugé existe bel et bien.

Or, comme vous le savez, la réalité est toute autre. Dans la majorité des dossiers ce sont avec des arguments techniques et économiques concrets et solides que les groupes environnementaux, malgré leurs faibles moyens, démontrent que les promoteurs n'ont souvent pas étudié les principales options possibles, ni retenu celle qui s'avérerait la plus avantageuse, sur les plans social, technique, économique et environnemental. Le cas de la bretelle d'autoroute en est un exemple parfait. Le promoteur n'a pas été en mesure de justifier un projet

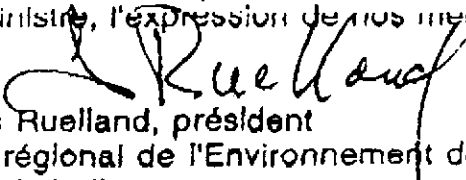


d'autant plus coûteux qu'il canaliserait de rares fonds publics dans du béton alors que la région a de criants besoins sociaux. Et ce n'est pas en demandant aux porteurs de la mauvaise nouvelle de s'inscrire dans une démarche qui vise à leur faire mieux comprendre la situation et les préoccupations du promoteur que le projet deviendra plus acceptable socialement.

Il nous a semblé nécessaire de vous fournir cette longue explication sur la médiation afin que vous compreniez bien la nature de nos préoccupations. Nous sommes en effet très préoccupés par les prémises qui sous-tendent l'émergence de la médiation environnementale dans le processus d'évaluation environnemental ainsi que le rôle et l'importance que l'on veut lui attribuer dans le processus d'évaluation. Après avoir récemment pris connaissance du projet de réforme de l'évaluation environnementale, nous constatons que certaines de nos plus sérieuses craintes subsistent. Nous espérons que l'esprit du bill 61 et ses manifestations seront totalement extirpés du projet de révision du régime environnemental. Nous apprécierions d'ailleurs pouvoir faire valoir notre point de vue lors de la consultation que vous tiendrez en septembre sur ce projet.

En ce qui concerne le projet de bretelle d'autoroute, vous comprendrez que, dans les circonstances, le CRELA, ne peut participer au processus d'enquête et de médiation proposé et qu'il doit maintenir sa demande d'audiences publiques. Nous assisterons cependant à la "réunion préparatoire" puisque c'est la seule façon à ce stade-ci d'obtenir des informations supplémentaires sur le projet, comme par exemple, le nom de tous les requérants dans le dossier.

En espérant que vous accepterez de revoir votre décision à la lumière des arguments que nous évoquons dans cette lettre, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

  
 Jacques Ruelland, président  
 Conseil régional de l'Environnement des Laurentides  
 349, rue Labelle  
 St-Jérôme (Québec)  
 J7Z 5L2

c.c. M. Jacques Léonard, ministre des Transports  
 M. Daniel Pallié, ministre de l'Industrie, du commerce, de la science et de la technologie  
 Mme Hélène Robert, déléguée régionale  
 Mme Claudette Journault, présidente par intérim du BAPE  
 Me Pierre Renaud, commissaire  
 M. Gaétan Lefebvre, président de L'A.P.I.G.Q.  
 M. Normand Parisien, directeur de Transport 2000  
 Le comité des citoyens de la rue Rolland  
 M. Luc Ouimet, président de l'A.Q.E.  
 M. Yvan Patry, président de la CDL  
 Mme Lyne Bérubé, membre du C.A. du CRELA



---

## Annexe 4

# Les participants à la médiation



## **Les participants à la médiation**

### **Les représentants des promoteurs**

#### **Municipalité de Saint-Jérôme**

M. Pierre Raté  
Directeur du Service mise en valeur du territoire

M. Jacques Ouimet  
Directeur général adjoint

M. Serge Alarie, ing.  
Directeur adjoint aux services techniques

#### **Municipalité de Bellefeuille**

M<sup>me</sup> Claudette Pion  
Secrétaire-trésorière

M. Gilles Renaud  
Conseiller municipal

#### **Leur consultant**

M. Jean-Marc Evenat, porte-parole  
Consultant en environnement Entraco

## **Les requérants**

### **Les signataires de la pétition concernant la rue Rolland**

M<sup>me</sup> Louise Bégin  
Représentante du groupe des signataires

M<sup>me</sup> Francine Touchette (remplacée par son ami M. Richard Brunelle)  
Représentante du groupe des signataires

### **Le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides (CRELA)**

M<sup>me</sup> Lyne Bérubé  
Porte-parole

M<sup>me</sup> Daphna Castel  
Porte-parole

### **Transport 2000 Québec**

M. Luc Côté  
Président du conseil

### **L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ)**

M. Gaétan Lefebvre, ing.  
Président

**Les représentants du ministère des Transports du Québec**

M. Mario Turcotte, ing.  
Directeur de la Direction Laurentides-Lanaudière

M. Robert Sergerie, ing.  
Service inventaires et plans

**La commission et son équipe**

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

M<sup>e</sup> Pierre Renaud, commissaire  
M. Serge Daoust, ing., analyste  
M. André Poirier, agent d'information  
M<sup>me</sup> Martine Tousignant, secrétaire de commission  
M<sup>me</sup> Guylaine Richard, agente de secrétariat

**Le soutien technique**

**Sténotypie**

Mackay, Morin, Maynard et associés  
M<sup>me</sup> Lise Maisonneuve

**Le consultant**

**Consultant en gestion de conflit, psychologue et médiateur**

M. Jean Poitras, M.Ps.





---

## **Annexe 5**

# **La liste des documents déposés**



---

## La liste des documents déposés

### Dossier initial

#### Procédures

- PR-1 VILLE DE SAINT-JÉRÔME, *Avis de projet*, 27 mai 1993, 2 p.
- PR-2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC, *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'Étude d'impact sur l'environnement*, septembre 1993, 12 p.
- PR-3 ENTRACO, *Échangeur Brière/Autoroute 15 et voie de desserte sud. Étude d'impact sur l'environnement*, rapport préparé pour la Ville de Saint-Jérôme et la municipalité de Bellefeuille, novembre 1994, 147 p. et annexes.
- PR-3.1 ENTRACO, *Échangeur Brière/Autoroute 15 et voie de desserte sud. Étude d'impact sur l'environnement*, résumé préparé pour la Ville de Saint-Jérôme et la municipalité de Bellefeuille, décembre 1994, 22 p. et annexes.
- PR-4 ENTRACO, *Échangeur Brière/Autoroute 15 et voie de desserte sud. Étude d'impact sur l'environnement*, addenda préparé pour la Ville de Saint-Jérôme et la municipalité de Bellefeuille, avril 1995, 8 p. et annexes.
- PR-5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, *Questions et commentaires adressés à la Ville de Saint-Jérôme et à la municipalité de Bellefeuille*, octobre 1994, 3 p.

- PR-6      *Avis des ministères et organismes consultés par le ministère de l'Environnement et de la Faune.*
- PR-6.1      Ministère de la Sécurité publique, Direction générale de la sécurité civile, 31 janvier 1995, 3 p.
- PR-6.2      Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, 3 février 1995, 1 p.
- PR-6.3      Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction générale des opérations faune, 6 février 1995, 1 p.
- PR-6.4      Ministère de l'Environnement et de la Faune, Service des pesticides et des eaux souterraines, 8 février 1995, 2 p.
- PR-6.5      Ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 9 février 1995, 1 p.
- PR-6.6      Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction générale environnement Laval-Laurentides, 14 février 1995, 2 p.
- PR-6.7      Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Service de la gestion des terres, 17 février 1995, 2 p.
- PR-6.8      Ministère de la Culture et des Communications, Direction de Laval, Lanaudière, Laurentides, 22 février 1995, 1 p.
- 
- PR-7      MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, *Avis sur la recevabilité de l'Étude d'impact*, février 1995, 4 p.

### **Communication**

- CM-1      BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant le début de la période d'information*, 3 avril 1995, 2 p.
- CM-2      BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant le mandat d'enquête et de médiation*, 7 août 1995, 2 p.

### **Correspondance**

- CR-1      MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre-mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune à la présidente par intérim du BAPE*, 6 juillet 1995, 1 p.

- CR-3.1 ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Demande d'audience publique*, 28 avril 1995, 2 p.
- CR-3.2 BÉGIN, LOUISE ET TOUCHETTE, FRANCINE, *Demande d'audience publique*, 8 mai 1995, 3 p.
- CR-3.3 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DES LAURENTIDES, *Demande d'audience publique*, 17 mai 1995, 3 p.
- CR-3.4 TRANSPORT 2000 QUÉBEC, *Demande d'audience publique*, 18 mai 1995, 2 p.

## Documents déposés

### Par le promoteur

- DA-1 VILLE DE SAINT-JÉRÔME, *Simulation visuelle du projet vu de la rue Rolland*, juillet 1995, 1 p.
- DA-2 VILLE DE SAINT-JÉRÔME, *Simulation visuelle du projet vu de la rue Saint-Christophe*, été 1995, 1 p.
- DA-3 VILLE DE SAINT-JÉRÔME, *Simulation visuelle aérienne du projet au-dessus de la rivière du Nord*, juillet 1995, 1 p.

## Transcriptions

- D 5.1 Transcription de la séance tenue le 7 août 1995 à 10 h 30, 230 pages (2 volumes).
- D 5.2 Transcription de la séance tenue le 7 août 1995 à 19 h 00, 243 pages (2 volumes).

