

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

ÉTAIENT PRÉSENTS:       Mme JOCELYNE BEAUDET, présidente  
                                  M. MICHEL MERCIER, commissaire  
                                  M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
PORTANT SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA VILLE DE LA TUQUE  
(ROUTE 155) PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

VOLUME 1

---

Séance tenue le 3 mai 2004  
Sous-Sol de l'église Marie Médiatrice  
770, rue Réal  
La Tuque

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 3 MAI 2004

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	3
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
1. Mme DENISE JEFFREY .....	10
2. M. RÉJEAN BERMAN .....	11
3. M. GASTON FORTIN.....	11
4. M. GILLES MATTE.....	19
5. M. NORMAND BEAUDOIN.....	20
6. PRÉSENTATION DU PROJET PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS.....	21
PÉRIODE DE QUESTIONS.....	31
MOT DE LA FIN.....	91

---

(SÉANCE DU 3 MAI 2004)  
(SÉANCE DE LA SOIRÉE)  
(MOT DE LA PRÉSIDENTE)

5 **LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et messieurs bonsoir et bienvenus à cette audience publique sur le projet de contournement de la Ville de La Tuque, route 155, du ministère des Transports. Mon nom est Jocelyne Beaudet et j'ai été désignée par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, communément appelé le BAPE, pour présider cette commission, qui est composée au total de trois membres. Je vous présente donc les autres membres de la commission qui ont été désignés pour siéger sur ce mandat. À ma gauche, monsieur Louis Dériger et à ma droite, monsieur Michel Mercier.

15 Je rappelle d'abord que le BAPE est un organisme autonome, relevant du ministre de l'Environnement du Québec et qui a pour fonction de tenir des enquêtes et des audiences publiques sur des projets dont les mandats sont confiés par le ministre de l'Environnement du Québec, monsieur Thomas Mulclair, généralement à la suite de requêtes de citoyens.

20 La commission a été constituée après l'obtention d'un tel mandat dont je vous fais la lecture.

25 **« En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de contournement de la Ville de La Tuque, route 155, par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.**

30 **Le mandat du Bureau débutera le 19 avril 2004. Je joins à la présente les demandes d'audiences publiques qui m'ont été adressées concernant ce projet. »**

35 À compter de ce soir, nous allons analyser ensemble ce projet dans le cadre de la procédure d'évaluation et des examens des impacts sur l'environnement, que j'aimerais vous expliquer brièvement.

40 Dans un premier temps, celui qui veut réaliser un projet qui est soumis à cette procédure dépose un avis de projet au ministère de l'Environnement. Dans un deuxième temps, le ministre de l'Environnement émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur du projet doit produire.

45 Suite au dépôt de l'étude d'impact au ministère de l'Environnement, cette étude est soumise à une consultation tant à l'intérieur du Ministère qu'auprès d'autres ministères et organismes gouvernementaux dans le but d'en évaluer la conformité avec la directive.

50 Cette consultation résulte généralement en une série de questions et de commentaires auxquels le promoteur doit répondre. Une fois l'étude l'impact jugée recevable par le ministre de l'Environnement, le ministre donne alors mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de rendre public l'ensemble du dossier au cours d'une période d'information qui dure 45 jours.

55 Pendant cette période d'information qui, dans le projet à l'étude s'est déroulée du 18 février au 4 avril 2003, tout citoyen, groupe ou municipalité peut demander au ministre que soit tenue une audience publique sur le sujet et, dans ce cas-ci, cinq demandes d'audiences lui ont effectivement été adressées.

60 Le 30 mars dernier, le ministre a donc confié au BAPE le mandat de tenir une audience publique, mandat dont je viens de vous faire la lecture. Ce mandat a débuté officiellement le 19 avril.

65 Comme la Loi sur la qualité de l'environnement précise que de tels mandats durent quatre mois, la commission doit donc déposer son rapport au ministre le 19 août prochain.

Parallèlement à la partie publique de cette procédure qui est menée par le BAPE et à laquelle vous participez ce soir, le Ministère procède à sa propre analyse environnementale et c'est à la lumière des deux évaluations que le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres où sera prise la décision de réaliser ou non le projet et, si oui, à quelles conditions.

70 La commission qui est devant vous ce soir n'est donc pas décisionnelle. Son mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens ou les organismes qui participent à l'audience publique.

75 L'audience publique est en quelque sorte le pivot de la partie publique de la démarche québécoise, et j'aimerais maintenant vous décrire brièvement cette démarche.

80 L'audience se tient en deux parties. La première partie est celle qui débute ce soir. Elle a pour but de permettre aux citoyens et aux groupes d'obtenir toute l'information pertinente et nécessaire à la bonne compréhension du projet soumis à leur attention. En pratique, vous aurez le loisir de poser toutes les questions qui peuvent vous permettre d'atteindre cet objectif selon des modalités dont je vous ferai part tout à l'heure.

85 Tous les échanges qui auront lieu ce soir et au cours des séances subséquentes seront fidèlement sténographiés. Les transcriptions de toutes les séances, de même que tous les documents qui seront déposés au cours de l'audience iront compléter le dossier déjà disponible pour consultation.

90 Vous pourrez consulter ces documents à la Bibliothèque municipale de La Tuque, au 575, rue St-Eugène, et au Complexe culturel Félix-Leclerc dans le hall d'entrée, au 725, boulevard Ducharme. Vous pourrez aussi consulter les documents, pour ceux qui sont de l'extérieur de la

ville, au bureau du BAPE à Québec. Le dossier est également disponible en permanence à l'Université du Québec à Montréal.

95 De plus, les documents dont nous avons une copie numérique seront disponibles sur le site Internet du BAPE. Le dossier est également disponible à l'arrière de la salle pour toute la durée des séances de l'audience. Cependant, vous nous demandons de le consulter sur place de manière à ce qu'il reste accessible à tous.

100 Au terme de la première partie de l'audience, vous devriez donc disposer de l'information nécessaire pour vous faire une opinion sur la projet et préparer un mémoire pour la deuxième partie d'audience, laquelle sera consacrée exclusivement à entendre vos opinions. Cette deuxième partie de l'audience publique se tiendra dans la semaine du premier juin prochain. Les détails et les modalités de votre participation vous seront communiqués plus tard cette semaine.

105 J'aimerais maintenant vous faire une courte présentation du BAPE. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a été créé en 1978 suite à une modification de la Loi sur la qualité de l'environnement qui reconnaît le droit du public à l'information, à la consultation et à la participation aux décisions ayant une incidence sur l'environnement.

110 Comme je vous l'ai mentionné tout à l'heure, le BAPE est un organisme autonome qui dépend du ministre de l'Environnement, mais qui, nuance importante, est totalement indépendant du Ministère. Sa mission consiste à informer la population et à la consulter de manière à fournir au ministre de l'Environnement un éclairage différent dans la prise de décision gouvernementale sur certains projets.

115 À cet égard, la notion d'environnement retenue par le BAPE et par ses commissions en est une qui est très large et qui comprend bien sûr la dimension biophysique, mais aussi les aspects économiques et sociaux ou les conséquences d'un projet sur la qualité de vie des citoyens ou sur la santé des écosystèmes à court et à long terme. Et c'est dans cette perspective aussi large que la commission vous demanderait d'examiner le projet soumis à notre attention commune.

125 Les membres du Bureau d'audiences publiques sont nommés par le Conseil des ministres et la commission qui est devant vous ce soir a été constituée par le président du BAPE.

130 Les commissaires sont assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et disposent des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête. Les commissaires doivent également s'engager à respecter le code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ce code vise à assurer la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions.

135 Finalement, il est important de souligner que les commissions du BAPE sont autonomes et indépendantes du ministre de l'Environnement, du président du bureau du BAPE et des autres commissions du bureau dans leurs décisions et recommandations.

J'aimerais maintenant vous présenter plus en détail les membres de la commission. Monsieur Louis Dériger est spécialiste en environnement et en aménagement. Il a été directeur et chargé de projet pour des firmes de consultants en architecture du paysage, en urbanisme et en ingénierie. Il est membre additionnel de l'Office de consultation publique de Montréal et chargé de cours au programme de maîtrise en Études urbaines de l'UQAM, INRS. Il possède une expertise dans les domaines de la gestion et de l'évaluation environnementales, de même que dans la planification et la conception de projets d'aménagement.

Membre additionnel à temps partiel du BAPE depuis septembre 1999, monsieur Dériger agit à titre de commissaire lors d'audiences publiques sur divers types de projets, dont des projets routiers.

Monsieur Mercier est géographe et a occupé divers postes dans l'administration publique québécoise, notamment au Conseil exécutif et au ministère des Affaires municipales. De plus, il a supervisé des travaux de délimitation des circonscriptions électorales, fédérales, provinciales et municipales. Il a participé à de nombreuses missions de supervision électorale en Asie, dans les Balkans, de même qu'en Russie et en Haïti pour des organismes internationaux tels l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, les Nations Unies et l'Organisation des États américains.

Monsieur Mercier a été nommé membre additionnel à temps partiel au BAPE en septembre 2003.

Pour ma part, je détiens une maîtrise en anthropologie culturelle de l'Université McGill. Je possède une expérience de plus de 20 ans dans différents domaines liés à l'environnement dont la communication environnementale. J'ai occupé divers postes, tant dans le secteur privé, public que communautaire et ce, autant au Québec qu'à l'étranger. Pendant deux ans j'ai été conseillère en développement de politiques pour la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie à Ottawa sur un groupe de travail qui faisait une consultation pancanadienne pour développer une stratégie nationale de transport durable.

Présentement, je travaille à titre d'experte-conseil en communications environnementales. Je suis également membre de l'Office de consultation publique de Montréal depuis 2002 et je suis membre additionnelle du BAPE depuis 1995. Depuis ce temps-là, j'ai été nommée à trois reprises pour des mandats de trois ans. J'ai été commissaire sur deux mandats d'audience et j'en suis à ma troisième présidence.

La commission est assistée dans ses travaux par une équipe qui comprend, à ma gauche, une analyste, madame Sylvie Mondor, économiste; et également à ma gauche, madame Joëlle Roy-Lefrançois, sociologue.

À l'arrière, nous avons madame Renée Poliquin, qui est coordonnatrice au secrétariat de la commission et c'est elle qui fait le lien entre la commission et ses interlocuteurs. Au besoin, vous pouvez la rejoindre durant toute la durée du mandat au 1 800 463-4732.

Madame Maryse Fillion l'accompagne; elle travaille également au secrétariat de la commission.

185 Il y a aussi à l'arrière madame Louise Bourdages, qui est responsable des communications de la commission et à ce titre, elle est chargée des relations avec les citoyens et avec les médias, ainsi que de la tenue du registre dont je vais vous expliquer le fonctionnement plus tard.

190 Nous vous présentons également monsieur Daniel Moisan, responsable de l'organisation technique et de la logistique, ainsi que monsieur Jean Métivier, responsable du son. Messieurs Moisan et Métivier sont du ministère des Relations avec les Citoyens et de l'Immigration.

195 Madame Line Perreault est chargée de la sténotypie et va enregistrer tous nos propos et échanges.

Ces échanges ont d'abord et avant tout pour objectif que le public puisse saisir tous les tenants et aboutissants du projet. Dans cet esprit, le devoir du promoteur consiste à expliquer à fond son projet. Nous vous présentons donc monsieur Claude Tremblay, qui sera porte-parole du promoteur. Monsieur Tremblay, vous aurez l'occasion tout à l'heure de présenter votre

200 équipe.

Nous vous présentons également le porte-parole du ministère de l'Environnement, monsieur Luc Valiquette. Est-ce que vous avez des gens qui vous accompagnent que vous aimeriez présenter?

205

**M. LUC VALIQUETTE :**

Madame la Présidente – oui, là ça va. Alors, je suis accompagné ce soir de monsieur Benoît Soucy, qui travaille à la Direction régionale de la Mauricie à Trois-Rivières. Monsieur Soucy est ici ce soir et, au besoin, il pourra venir assister à d'autres séances.

210

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. La commission a aussi convoqué certaines personnes ressources afin qu'elles puissent mettre leur expertise à la disposition du public et de la commission. Nous aurons donc, pour la durée de cette première partie de l'audience, monsieur Jean Fournier du ministère du Développement économique et régional et de la Recherche. Bonsoir, monsieur Fournier. Vous avez des gens avec vous?

215

220

**M. JEAN FOURNIER :**

Bonsoir. Je suis accompagné de madame Manon Fillion, qui est au bureau régional de Trois-Rivières, qui est spécialisée en développement régional.

225

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Nous avons également du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, monsieur André Trempe.

230 **M. ANDRÉ TREMPE :**

Oui, bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

235

Merci. Nous avons également monsieur Jacques Archambault de la Société de la Faune et des Parcs du Québec.

**M. JACQUES ARCHAMBAULT :**

240

Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

245

Merci. Et nous avons madame Jovette Savard de la Ville de La Tuque.

**Mme JOVETTE SAVARD :**

250

Bonsoir. Dans la salle il y a aussi monsieur Gilles Matte, qui est aux services techniques de la Ville; madame Hélène Pelletier, qui est au volet touristique de la Ville, ainsi que Danielle Rémillard, qui est au centre local de développement.

**LA PRÉSIDENTE :**

255

Merci, madame Savard.

Nous avons également monsieur Guy Lévesque du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec.

260

**M. GUY LÉVESQUE :**

265

Je suis accompagné dans la salle de monsieur Slavko Sebez aussi de la Direction de santé publique.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Et nous avons madame Hélène Boisvert du ministère de la Sécurité publique.

270

**Mme HÉLÈNE BOISVERT :**



Et Jacques Lafrance, conseiller en sécurité civile.

**LA PRÉSIDENTE :**

275

Merci. Nous avons également à notre disposition dans la salle madame Danielle Rémillard, je crois. Je ne sais pas si elle est là. Oui? Du Centre local de développement du Haut-St-Maurice.

280

J'espère qu'avec tous ces experts on pourra en arriver à répondre à vos questions. La commission a également des questions qu'elle va poser au cours de ses séances.

285

Nous avons également demandé au promoteur et aux personnes ressources de présenter de courtes présentations sur certains sujets spécifiques. Nous aurons donc ce soir une présentation du promoteur en plus de la présentation générale, une présentation sur comment on définit un tracé. Nous avons également demandé au promoteur de se préparer sur la procédure d'expropriation et aussi comment il a fait son étude de bruit.

290

Tout dépend du temps que nous aurons à notre disposition, je ne pense pas qu'on puisse faire tout ça ce soir, mais l'audience... les séances vont continuer demain et mercredi, selon les besoins.

295

Demain mardi, nous aurons une présentation du ministère de la Santé sur les impacts d'un projet routier sur la santé et nous avons demandé au ministère de la Sécurité publique de nous résumer la réglementation couvrant la sécurité civile de projets routiers.

300

Nous avons également demandé à la Ville de nous parler de la réglementation municipale présente éventuelle pour la circulation lourde et, dans la mesure du possible, mercredi soir, nous aimerions examiner plus en détail les aspects économiques du projet.

305

Nous aurons donc, par le ministère du Développement économique et de la Recherche, deux présentations : une pour nous donner un portrait présent et futur de la situation économique de la région et un autre sur les impacts suite à la réalisation de contournement de municipalités de projets routiers.

De plus, nous avons demandé à la Ville de nous préparer quelque chose sur les efforts de revitalisation économique qu'ils envisagent.

310

Nous avons demandé au ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs de se préparer pour répondre à toutes questions qui ont trait à la mise en valeur de l'exploitation forestière et à la teneur des terres qui seront affectées dans le cadre de ce projet.

315

De plus, pour mieux saisir la portée du projet, une visite publique de points spécifiques du tracé sera faite demain mardi le 4 mai, en compagnie de la commission et du promoteur. Le départ se fera ici à 13 heures 30. Vous êtes tous invités. Ceux qui veulent participer à cette

visite, pourriez-vous, s'il vous plaît, vous inscrire à l'arrière avec madame Poliquin? Madame Poliquin me fait de grands signes. Ce n'est pas la bonne heure? 13 heures 30? 13 heures... 13 heures, pardon. Alors, la visite demain ici va débiter à 13 heures.

320 Nous avons besoin de connaître le nombre exact de personnes pour louer naturellement les autobus qui seront nécessaires. Donc c'est important, si vous voulez venir, de vous inscrire ce soir.

325 C'est le BAPE qui organise cette visite et le promoteur sera là pour présenter les points visés. Il n'y aura pas de transcription ou de compte rendu de cette visite, alors s'il y a des questions que vous jugez importantes, qui seront posées ou qui seront soulevées, ce sera libre à vous de les reposer en soirée pour qu'elles soient inscrites au verbatim.

330 J'aimerais maintenant vous parler du déroulement de la séance de ce soir. Les règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques prévoient que les requérants expliquent à la commission, pour son information et celle du public, les motifs de leur demande d'audience. Je les inviterai donc tout à l'heure, à tour de rôle, par ordre de réception des requêtes au bureau du ministre de l'Environnement.

335 Par la suite, le promoteur disposera de 30 minutes pour nous présenter son projet. Après la présentation du ministère des Transports, nous prendrons une pause et c'est à ce moment-là que le registre sera ouvert. C'est le registre auquel vous devez vous inscrire pour venir prendre la parole et poser vos questions. À la reprise de la séance, après la pause, j'appellerai les participants à venir poser leurs questions et ce, dans l'ordre dans lequel ils se seront inscrits au registre.

345 Il y aura une autre pause de 15 minutes plus tard dans la soirée et nous prévoyons ajourner la séance vers 23 heures, jusqu'à demain soir. Les travaux de la commission reprendront tous les soirs à 19 heures.

S'il y a lieu, nous ferons des séances en après-midi. Vous êtes invités, mais ces séances-là, en général, sont d'ordre beaucoup plus technique. La commission essaie à ce moment-là de vider certaines questions.

350 Pour la bonne marche de cette première partie, la commission aimerait vous présenter les règles qui prévalent de tradition lors des auditions publiques du BAPE. Chaque participant sera autorisé à poser deux questions seulement, de manière à permettre à tous ceux qui le souhaitent de pouvoir participer. Par contre, chacun est libre de se réinscrire au registre aussi souvent qu'il le désire.

355 Je vous demande de limiter les préambules à vos questions et surtout, d'éviter d'émettre des opinions ou de développer une argumentation. Cette première partie de l'audience est consacrée à l'obtention de l'information qui vous permettra de vous faire une meilleure idée du projet. Et vous aurez le loisir voulu, en deuxième partie de l'audience, de venir expliquer, présenter vos opinions.

360

365 Vu le nombre de sujets que nous devons aborder, je demande aux participants de poser des questions courtes et de noter brièvement les réponses, s'ils le désirent, afin d'éviter d'avoir à répéter ces réponses. À nos interlocuteurs, et particulièrement au promoteur, je demande de donner des réponses qui soient concises et simples.

370 Pour éviter les échanges directs entre le promoteur, les porte-parole et le public, toutes les questions du public seront adressées à la présidence, qui se chargera... je me chargerai de les diriger soit au promoteur ou aux personnes ressources. De la même manière, toutes les réponses seront adressées à la commission.

Les membres de la commission naturellement peuvent intervenir en tout temps pour obtenir des informations additionnelles sur un sujet particulier.

375 Afin d'assurer le respect de tous les intervenants, naturellement les manifestations d'approbation ou de désapprobation ainsi que les attitudes méprisantes ou les remarques désobligeantes de la part d'interlocuteurs, de participants, ne seront pas tolérées. Naturellement, il est interdit de fumer dans la salle et pour ceux qui ont des cellulaires, j'apprécierais si vous les fermez.

380 Les questions qui ne peuvent être répondues immédiatement le seront le plus tôt possible. La commission se chargera d'obtenir les réponses lors des séances subséquentes ou encore par écrit, et ces réponses feront partie du dossier et seront disponibles sur Internet et dans les centres de consultation.

385 Dans la mesure du possible, tous les documents déposés lors des séances seront envoyés dans les centres de consultation dans la semaine qui suit leur dépôt. En général, ça prend quelques jours, mais si vous avez besoin... s'il y a des choses qui ne sont pas rendues, que vous vous rendez compte qu'il manque des documents, il faudrait téléphoner à ce moment-là madame Poliquin.

390 Je vais maintenant procéder à l'appel des personnes qui ont fait une demande d'audience. J'aimerais d'abord inviter madame Denise Jefferey à se présenter à l'avant de la salle. Bonsoir, madame Jefferey

395 **Mme DENISE JEFFEREY :**

Bonsoir.

400 **« Nous vous demandons une audience publique concernant le projet de la voie de contournement de la Ville de La Tuque, route 155. Les raisons qui nous portent à vous faire cette demande sont nombreuses, telles que fermeture de notre commerce, donc perte d'emploi pour nos employés et perte de notre gagne-pain à nous aussi comme employeurs. Baisse de notre évaluation, ayant un immeuble ne**

405 **servant plus par la suite, qui va acheter un commerce où il n'y a pas de touristes, de camionneurs? Car il faut bien le dire, c'est eux qui nous font vivre.**

410 **Augmentation de la taxe foncière, car la Ville aura à sa charge l'entretien de notre route actuelle, comprenant le déneigement; étant déjà assez taxés, qu'allons-nous faire? Notre ville va devenir fantôme. Les gens vont continuer tout droit, comme nous, nous le faisons dans les autres villes, car nous vivons tous dans un règne pressé.**

415 **Nous allons voir dégringoler plusieurs commerces et plusieurs emplois. Il y a quelques personnes qui se plaignent du bruit des gros camions, mais souvent, ces gens étaient au courant de ce problème avant de s'installer là. Seulement qu'à regarder sur le boulevard Ducharme à l'entrée de la ville.**

420 **Voici quelques raisons qui nous portent à exiger une audience publique. Nous espérons que vous prendrez en considération notre lettre et, s'il le faut, nous vous suggérons le deuxième tracé. »**

425 La lettre a été écrite au nom du restaurant L'Italien, Dépanneur Le-Vi, Dépanneur Hélène et Gérard Roy et Casse-croûte Jefferey, ainsi que Restaurant Chez Ti-N'Ours. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame Jefferey.

430 J'inviterais maintenant monsieur Réjean Berman à venir présenter les motifs de sa requête, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Berman.

435 **M. RÉJEAN BERMAN :**

Bonsoir, Madame la Présidente.

440 Mon nom est Réjean Berman. Sur le chemin Wayagamac et sur le chemin du Lac Panneton, je suis le propriétaire des lots 35, 37, 38, 39 et locataire aussi du lot 36.

445 **« Trois raisons m'ont amené à envoyer cette requête d'audience. C'est à la lecture du document préparé par l'expert pour le ministère des Transports, plus particulièrement lorsque je regarde la réduction du bruit qu'il y aurait suite à une voie de contournement, je ne suis pas convaincu que la réduction anticipée réglerait le problème majeur du passage des camions.**

450 **Deuxièmement, dans l'étude qui a été faite, encore une fois pour le ministère des Transports, il y a eu ignorance totale de ma propriété, à savoir qu'on fait une description des emprises à acquérir éventuellement et on a toutes les emprises, excepté la mienne.**

455 **La troisième raison, c'est que dans le document préparé pour le ministère des Transports, on mentionne bien que la bretelle reliant la nouvelle voie 155 ou boulevard Ducharme ne fait pas partie du projet. Mais depuis cette période-là, la ministre Boulet a mentionné que la bretelle faisait partie du projet et nous n'avons absolument aucune information sur l'impact de cette bretelle-là à ce stade-là.»**

460 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Berman.

465 J'inviterais maintenant monsieur Gaston Fortin. Bonsoir, monsieur Fortin.

**M. GASTON FORTIN :**

470 Bonsoir, Madame la Présidente. Messieurs, mesdames les commissaires, bonsoir.

475 J'ai deux mémoires à présenter, c'est-à-dire des prémémoires parce que c'est en deux parties. J'avais vu votre document de l'autre semaine, là, puis j'avais amené les deux documents ce soir, mais je vais en prendre seulement un, pour représenter, dans un premier temps, le groupe de citoyens de la rue du Coteau Caron, qu'on avait envoyé une lettre d'avocat avec une signature de 61 personnes dans le secteur en question concerné, qui sont touchées par le nouveau tracé. Donc, je vais y aller avec ça dans un premier temps.

Préambule.

480 **« Notre groupe de citoyens a entrepris des démarches le premier avril 2003. Quelques présentations ont été présentées par le ministère des Transports pour renseigner la population depuis déjà quelque temps. Deux visites dans le cadre d'une étude d'impact économique ont eu lieu dans le milieu où ont été construites des voies de contournement. »**

485 Ça, c'est ce qui s'est passé en ce qui concerne la présentation de la Chambre de commerce.

490 **« Nos représentants se sont informés aux centres de consultation qui se sont ouverts à La Tuque le 19 avril 2004. »**

On était plusieurs qui représentaient le secteur en question.

495 **« On a appris que les mémoires et les présentations verbales sont une étape fondamentale dans le processus de consultation du BAPE. C'est dans le cadre de ce qui précède que se tiendront nos interventions.**

500 **Les audiences publiques. Les informations nous ont appris que l'audience publique comprend deux parties. La première permet à la population et à la commission de s'informer sur le projet et de poser des questions pour prendre connaissance de tous les aspects du projet et les comprendre. La seconde partie, tel que l'enseignait le document, est l'occasion privilégiée pour les personnes, les groupes, les organismes et les municipalités d'exprimer leur opinion au moyen d'un mémoire. Note intention, en ce qui concerne les citoyens du secteur, est de nous exprimer verbalement, lors de la première partie, et de déposer le présent prémémoire et de déposer un mémoire plus consistant lors de la seconde partie et ce, dans le but de renseigner la commission sur notre intervention actuelle et nos interventions à venir au cours des prochaines audiences.**

510 **Intervention verbale. Notre intervention verbale se divise en quatre parties distinctes dans le but de s'informer et de vous informer. On voulait, dans un premier temps, vous demander si la pétition des 61 signataires envoyée au ministre le premier avril 2003 a été prise en considération et fera partie des audiences actuelles du BAPE. »**

515 Ça, c'est une première question.

520 En ce qui concerne notre deuxième question, notre présentation de notre argumentation verbale, c'est que depuis le temps qu'on a vu les derniers trajets, on est vraiment désappointés de voir que le trajet a changé de place avec la première résolution qui avait été signée à l'hôtel de ville de La Tuque dans le temps, lorsque le trajet passait en arrière de la montagne, plus à l'est. Donc, la majeure partie des citoyens, quand ils ont vu, là, lors de la démonstration que vous avez donnée à la salle des Chevaliers de Colomb, avec des esquisses qu'on a ici ce soir, les citoyens ont été vraiment désappointés de voir qu'à partir même du Garage Germain, là, au coin de la rue, on voit dans le flanc de la montagne les camions.

Quand on parle d'une voie de contournement, on dit : tant qu'à la régler, on vous demande dans le mémoire... dans l'autre mémoire, de bien vouloir le régler pour de bon.

530 C'est de voir que les gens qui étaient touchés de très près on est consultés, mais il a fallu revendiquer en envoyant une lettre qu'on a commencé à avoir de la documentation comme de quoi que notre secteur était vraiment touché par le changement de la voie de contournement. Ce n'est pas le tracé de la fameuse bonne voie, là, qui avait attiré au-dessus de 900 personnes à l'École centrale, là, c'est pas ça pantoute.

535

Ça fait que je veux que les gens de Caron et du Coteau soient bien conscients que, autant on les entend dans la rue Bostonnais dans le moment, autant on va les entendre de l'autre côté, puis ceux qui vont passer encore tout droit pour la rue Bostonnais, bien on va les... on va en avoir des deux bords à toutes les nuits.

540

En ce qui concerne l'item 3, c'est « offre de déposer immédiatement le présent prémémoire ». Là, j'ai un prémémoire que je vais vous donner ce soir, puis j'ai l'autre qu'on a préparé pour vous donner pour la prochaine présentation, qui est plus tard normalement, si on suit votre document.

545

À l'item 4, c'est un avis à la commission qu'un mémoire officiel sur le sujet sera présenté ultérieurement lors de la seconde partie des audiences. Encore une fois, comme je vous dis, les citoyens du secteur, on en a parlé, puis on a déjà mis des idées pour un deuxième... vous présenter un deuxième mémoire. C'est ce que j'ai compris aussi dans l'explication que vous avez donnée madame Beudet tout à l'heure, qu'on va avoir la chance de vous donner un document plus complet, hein? Dans un...

550

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, en fait, ce soir vous présentez en premier lieu les motifs de votre requête au ministre. Et ensuite, toute cette semaine, vous pouvez venir poser des questions, mais vous ne présentez pas de mémoire. C'est seulement en deuxième partie qu'il faut présenter des mémoires. Alors, comme là, le mémoire, si vous avez un prémémoire, vous ne le présentez pas maintenant. C'est seulement les motifs qu'il y avait dans la lettre adressée au ministre.

560

**M. GASTON FORTIN :**

Adressée, qu'on a envoyée par un avocat.

565

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Mais dans votre cas c'est particulier parce que la lettre qui avait été adressée au ministre avait une pétition de 60 personnes.

570

**M. GASTON FORTIN :**

Oui.

575

**LA PRÉSIDENTE :**

Le BAPE a envoyé une lettre à chacune de ces personnes-là pour leur demander s'ils voulaient être jugés comme étant requérants. Nous en avons eu trois qui ont répondu, qui ont signé un document disant que oui, ils voulaient être considérés comme requérants. Et là, vous

580 nous dites que les 61 personnes se sont regroupées et considèrent... Pourriez-vous m'expliquer qu'est-ce qui est arrivé?

**M. GASTON FORTIN :**

585 Lorsque nous sommes allés à votre soirée d'information, la dernière, là, les madames d'en arrière étaient là, là, avec quelques-uns de vous autres, là, ce n'était pas aussi grandiose que ce soir, là, à la salle des Chevaliers de Colomb, la dernière réunion qu'il y a eu, quand on a sorti les gens du secteur touché dans le secteur, admettons qu'on était 20, ils m'ont dit : « Bien Gaston, c'est qui qui va prendre l'initiative du dossier, là, pour préparer un mémoire? » pas  
590 préparer 61 mémoires. Voyons, on n'est pas tous touchés au même degré dans le secteur en question.

Donc, j'ai dit : « Bien moi, je vais m'en occuper parce qu'il faut que j'en fasse un personnel », parce que c'est moi qui est le plus proche de la voie de contournement actuelle,  
595 c'est moi qui est le plus près de toute la gang. Puis j'en ai un mémoire justement à vous demander, privé, là, ce n'est pas la même chose pantoute que celui-là, là.

Celui-là, c'est le secteur qui est touché, mais moi, je suis encore touché de plus près, par rapport que... en tous les cas, j'aurais aimé ça avoir la visite de celui-là, là, qui a fait le tracé de  
600 tout ça, là, vu qu'on était dans le secteur bien proche... Mais je sais qu'à côté de chez nous, c'est du monde bien tranquille, mais moi, je suis voisin, le premier, là, ça fait que j'aurais aimé ça le voir pour dire : « Pourquoi que tu passes pas tout d'un coup? »

Quand on avait vu le premier tracé qui avait été fait voilà quelques années, que vous  
605 aviez demandé une résolution au conseil municipal de la grande voie de contournement, puis Claude Gauthier était là, la bonne voie que Claude Gauthier avait trouvée. Puis envoye donc, puis tout allait bien! Tout d'un coup woups! Ça change tout de bord, puis là, tout d'un coup on vient toucher un autre secteur.

610 Mais là, il y a moins de monde c'est sûr dans la salle, on n'est pas... on est 61, puis le monde ont assez peur de toucher à ça ce dossier-là par rapport qu'ils ont peur de se faire engueuler. Ça fait que moi à soir je viens puis je vous dis simplement qu'il faut que ce soit révisé, que ça n'a pas d'allure aller faire une voie de contournement puis aller nous passer ça dans la face dans un quartier résidentiel qui est bel et bien urbanisé par la Ville de La Tuque  
615 comme résidentiel, puis le Laurentien il est là à côté, ça fait que là, à un moment donné, là, il va falloir... si on veut progresser, il va falloir progresser sur le bon sens. Les gens...

**LA PRÉSIDENTE :**

620 Monsieur Fortin, j'aimerais, si vous pouviez vous limiter...

**M. GASTON FORTIN :**

Oui oui, c'est correct.



625

**LA PRÉSIDENTE :**

... aux motifs de votre requête.

630

**M. GASTON FORTIN :**

Le monde comprend ce que je veux dire.

**LA PRÉSIDENTE :**

635

Cette semaine, nous sommes là pour examiner le projet qui est sur la table plus en détail. Vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez, vous enregistrer au registre à l'arrière.

**M. GASTON FORTIN :**

640

Je veux savoir, demain on met-tu nos bottes pour aller sur le terrain? Non, mais on va sur le terrain, c'est ça que vous avez dit, c'est la dernière réunion au club, puis là vous l'avez dit ce soir, ça fait qu'on va sur le terrain. On va prendre un endroit où ça va passer.

645

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fortin, pourriez-vous m'adresser les questions, s'il vous plaît?

**M. GASTON FORTIN :**

650

Je veux savoir demain, vous avez dit tout à l'heure : « Ceux qui veulent prendre l'autobus à 1 heure, vous vous présentez ici », je veux savoir si je viens avec mes souliers en cuir patin ou bien avec des bottes, parce qu'on va sur le terrain, sur la voie de contournement.

655

**LA PRÉSIDENTE :**

On va aller au début de la route et à la fin, au Lac Panneton, ça m'étonnerait qu'on aille en forêt parce que quand même l'emprise elle n'est pas encore déblayée. Libre à vous, si vous pensez que vous avez besoin des bottes, mais...

660

**M. GASTON FORTIN :**

Mais si on va à l'arrière chez nous, là, c'est parce que là ça va passer...

665

**LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que ça, c'est une décision personnelle, si vous permettez.

Est-ce que vous pourriez présenter les motifs de votre requête à vous? Parce que là...

670

**M. GASTON FORTIN :**

Oui, oui.

675

**LA PRÉSIDENTE :**

... vous avez présenté les motifs des personnes qui sont requérantes, qui se sont ajoutées de par leur pétition à votre requête. Merci.

680

**M. GASTON FORTIN :**

Messieurs et Madame, les membres de la commission, mon nom est Gaston Fortin et je me représente à titre privé comme citoyen du secteur en question.

685

Je désire aujourd'hui vous présenter verbalement et en résumé le contenu d'un mémoire que je présenterai dans la seconde partie des audiences dans le but de vous informer, tel que le veut la première partie des...

690

**LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, monsieur Fortin, ce n'est pas un mémoire que vous présentez, j'aimerais que vous lisiez la lettre que vous avez envoyée au ministre.

695

**M. GASTON FORTIN :**

Ah, ça je l'ai.

700

J'ai ça dans mes documents, celle que j'avais envoyée à monsieur Boisclair dans le temps, ce n'était pas monsieur Mulclair, là, c'était l'autre. J'ai ça. J'ai ça dans ma petite valise là-bas.

Celle du mois d'avril 2003, Madame? Oui?

705

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien ça.

710

**M. GASTON FORTIN :**

La lettre du premier avril 2003, c'est adressé au ministre dans le temps, monsieur André Boisclair, là, qui était de l'autre gouvernement, le cabinet du ministre de...

« Demande pour la tenue d'une audience publique, projet, ministre des Transports. Monsieur le Ministre... » – c'est signé par l'avocat, c'est ça.

715

« **Monsieur le Ministre, nous représentons dame Ginette Poirier – qui était mon épouse – qui réside au 548, rue Caron, La Tuque, au nom de laquelle nous vous demandons, conformément au second paragraphe de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, de tenir une audience publique relativement au projet susmentionné en rubrique.**

720

**Notre cliente a un intérêt personnel et immédiat par rapport au milieu touché par ce projet puisqu'elle est propriétaire des lots 21A437, d'une partie de 21A438 et de P21-A du cadastre du canton Mailhot à La Tuque, propriété située à l'angle des rues Caron et du Coteau, soit à quelques centaines de pieds de l'emprise de la route projetée.**

725

**Le motif principal de la demande est à l'effet que dans sa formulation actuelle, la localisation du projet ne règle que partiellement les problèmes que doit solutionner la voie de contournement et qui sont à l'origine des résolutions municipales et pétitions des citoyens de La Tuque, notamment de pollution sonore et visuelle engendrée par le trafic lourd.**

730

**Lors de l'audience, notre cliente entend démontrer que l'affirmation à la page 6-29 de l'étude d'impact sur l'environnement de juin 2002, préparée par le ministère des Transports du Québec par le Groupe HBA, experts-conseils, à l'effet que dans le secteur nord, sur la rue du Coteau, le niveau du bruit passera à 43,6 dB(A) en 2008 et à 42,1 dB(A) en 2018, il s'agit d'un impact positif, est erronée et pour le moins étonnante.**

735

740

**Sur le plan de la localisation du projet figure 1, page 2-3 de l'étude précitée, on remarque un déplacement vers l'ouest d'environ 50 mètres de l'assiette du projet par rapport au plan à grande échelle sur la base duquel la résolution d'approbation de Ville de La Tuque a été adoptée, rapprochant ainsi l'ouvrage de la propriété de notre cliente et de celle des autres propriétaires riverains de la rue du Coteau et augmentant l'impact sonore et visuel négatif.**

745

**Trois. Les pans de roc qui résulteront du dynamitage auront un impact négatif majeur et permanent sur l'intérêt visuel de la montagne.**

750

**Quatre. Le trafic lourd est éloigné d'une zone industrielle et commerciale pour être rapproché d'une zone résidentielle et placé en pleine façade de la montagne plutôt qu'à l'arrière de celle-ci, en son flanc ou vallée où les impacts négatifs précités pourraient être évités.**

755

**Nous joignons à la présente la pétition signée par les propriétaires et résidents de la rue du Coteau, lesquels se joignent à notre cliente pour requérir la tenue d'une audience publique afin d'y présenter les éléments à l'appui de leur prétention et**

760

**nécessaires pour vous permettre d'évaluer complètement les conséquences sur l'environnement du projet proposé.**

765

**Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués. N.R. Perreault, avocat, représentant madame Ginette Poirier** » -- qui était mon épouse, qui est maintenant décédée.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Fortin.

770

**M. GASTON FORTIN :**

C'est bien.

775

**LA PRÉSIDENTE :**

Je demanderais maintenant au représentant de la Ville de La Tuque, monsieur Yves Tousignant, je crois, de venir présenter les motifs de la requête de la Ville.

780

**M. GILLES MATTE :**

Je pense que monsieur Tousignant est absent ce soir, il avait une réunion du conseil municipal.

785

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut venir présenter la requête de la Ville?

790

**M. GILLES MATTE :**

Moi je ne l'ai pas. Jovette, est-ce que tu l'as?

795

**Mme JOVETTE SAVARD :**

J'en ai une copie.

800

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur. Est-ce que vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît, pour les besoins de la sténotypie?

**M. GILLES MATTE :**

805 Gilles Matte, superviseur aux services techniques de Ville de La Tuque. Je suis désolé que monsieur Tousignant n'aie as pu être présent, je ne savais pas que j'aurais à lire ça ce soir. Une chance que vous en aviez une copie!

810 Alors, c'est du 2 avril 2003. C'est adressé à monsieur André Boisclair, ministre de l'Environnement. L'objet, c'est le projet numéro... bon : « Voie de contournement de la Ville de La Tuque, secteur urbain. »

815 **« Monsieur le Ministre, suite à la séance d'information du BAPE tenue le 5 mars dernier à la salle des Chevaliers de Colomb de La Tuque concernant le projet de voie de contournement du secteur urbain de Ville de La Tuque, les autorités municipales, lors d'une séance exécutive tenue le 10 mars, se sont montrées ouvertes à une médiation ou à un mandat d'enquête et de médiation confié au BAPE sur une modification récente par le MTQ au tracé, contournement Est E – je le sais pas... -- dans la section nord près du cimetière, créant un mur de 35 mètres de hauteur, susceptible de causer de graves inconvénients au niveau de l'esthétique et du bruit.**

820 **Les élus municipaux croient que cet irritant pourrait être corrigé sans aller en audience publique pour éviter de retarder indûment la réalisation de ce projet de voie de contournement.**

825 **Nous vous remercions, Monsieur le Ministre, de prendre en considération notre requête et au plaisir de collaborer avec les ministères des Transports et de l'Environnement.**

830 **Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués. »**

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur.

835 Je demanderais maintenant à Normand Beaudoin de la Chambre de commerce du Haut-St-Maurice de venir présenter sa requête.

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

840 C'est une lettre que nous avons envoyée le 2 avril 2003 : « Demande d'audiences publiques. »

845 **« Madame, Monsieur, la Chambre de commerce du Haut-St-Maurice désire vous faire part d'une demande en vue de tenir une audience publique concernant le projet d'une voie de contournement à La Tuque.**

850 Le motif principal de cette demande s'appuie d'abord sur le fait que lors de la soirée d'information publique tenue par le BAPE le 5 mars 2003, il nous est apparu clairement que l'étude d'impact économique menée par le ministère des Transports était incomplète. Un mince échantillonnage de répondants a été utilisé pour cette étude, dont les résultats peuvent être contestables.

855 Nous estimons que l'impact sur le milieu économique doit être considéré de façon plus approfondie. C'est pourquoi nous demandons au BAPE de tenir des audiences publiques afin que le milieu puisse se faire entendre sur cet aspect que nous considérons négligé malgré son importance.

860 Considérant que le ministère des Transports ait effectué un tel sondage, de ce fait, le promoteur reconnaît la nécessité de cet exercice dans un projet aussi important qu'une voie de contournement. Il nous apparaît donc tout à fait logique et légitime de s'attendre à ce que cette analyse soit faite dans les règles de l'art et que ses résultats puissent être considérés comme étant significatifs.

865 Nous sommes évidemment ouverts à une médiation qui aurait pour résultat de nous aider à mieux comprendre l'impact réel de la voie de contournement sur le milieu commercial de La Tuque.

870 Recevez, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs. Chambre de commerce du Haut-St-Maurice. »

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Beaudoin.

875 Alors, ça termine la présentation de requêtes. J'inviterais maintenant monsieur Tremblay à présenter son équipe et son projet, s'il vous plaît.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

880 Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires.

Donc, je suis accompagné de... à ma gauche, de Jean-François Saulnier, qui est chef du service projets à la Direction territoriale de Mauricie Centre du Québec; monsieur Pierre Arnoux, qui est le représentant de la firme HBA, qui a produit l'étude.

885 Sont assis dans la salle divers spécialistes : monsieur Pierre Samson de nos bureaux de Québec qui est biologiste, spécialisé dans les études d'impact; monsieur Pierre Lord, qui est ingénieur et spécialiste sur les études de circulation, notamment origine-destination; monsieur Michel Michaud, qui est urbaniste à Québec et spécialisé dans les études d'impact également; 890 monsieur Jean Leblanc qui est technicien au Bureau territorial de Mauricie Centre du Québec;

monsieur Jean Douville qui est ingénieur chargé de projet au Bureau territorial Mauricie Centre du Québec; madame Johanne Côté qui est soutien technique; madame Denise Tellier, qui est agente d'information; monsieur Claude Boisvert, qui est technicien en environnement.

895           Alors, se joindront à nous également, parce qu'on avait compris qu'il y aurait des soirées spécifiques réservées à des thèmes, monsieur Jean-Marc Bergevin qui est économiste, qui a fait une étude qu'on a déposée, là, il y a une couple de semaines, donc mercredi soir. Et monsieur Jacques Boilard, qui est ingénieur spécialisé dans les études de bruit, là, de son, donc demain soir, qui va être présent pour faire la présentation que vous nous avez demandée et donc, 900           répondre aux questions spécifiques sur le bruit qui n'auront pas été répondues.

          Il y a Pierre Dorval – ah oui, je m'excuse – il y a Pierre Dorval également qui est un spécialiste de Québec sur les études de vibration, qui a été demandé... demain ou mercredi? Demain, pardon, demain. Alors, qui pourra donc, si nous ne pouvons répondre à certaines 905           questions, le faire à notre place.

          Alors maintenant pour la présentation. Alors donc, le plan de présentation, on va parler d'historique, objectifs et justification du projet, de variantes étudiées, d'impact et mesure d'atténuation pour la variante retenue, d'impact sur la vente au détail et une conclusion. 910

          L'historique du projet. Donc résolution municipale et pétition du Conseil du travail de La Tuque en 89 qui un peu marque le démarrage. Il y avait eu quelques discussions auparavant. Nouveau consensus et résolution municipale « la bonne voie/voix », qui date de 7 septembre 915           2000. Il y a eu des consultations avec le milieu. En novembre 99, une rencontre publique d'information. En février 2002, des consultations des représentants du milieu socio-économique. En mars 2003, une rencontre d'information du BAPE. En juillet 2003 et février 2004, comité de travail sur les impacts économiques sur la vente au détail suite à une étude qui a été faite spécifiquement sur ce point-là.

920           Sur cet acétate, l'acétate numéro 4, on voit l'ensemble des tracés qui ont été étudiés au fil du temps, donc depuis 89, le tracé rouge étant celui qui fait l'objet de... qui a été retenu finalement par le ministère des Transports. Effectivement, «la bonne voie» était un petit peu... passait dans le rang des Hamelin. Finalement, on expliquera pourquoi il y a eu un redressement.

925           L'objectif du projet dont on discute est de limiter les nuisances induites principalement par la circulation lourde, d'assurer une meilleure desserte des pôles d'activités, de corriger les déficiences géométriques de la route, d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers, donc ça couvre l'ensemble des objectifs du projet.

930           Pour parler de bruit, on a pensé – ça a déjà été présenté d'ailleurs – que ça serait intéressant de donner des repères parce que c'est une notion qui est moins facile à comprendre que la mathématique pure, là, ce n'est pas deux plus deux égale quatre. Donc, on a mis un thermomètre qui donne un peu d'où débute la... où débute finalement la zone de pollution sonore, donc 55 dB(A), où se situe la zone d'inconfort, c'est cohérent avec la politique du

935 ministère des Transports, donc 65 dB(A), et des différents scénarios ou différents endroits où on peut retrouver les niveaux de bruit.

Par exemple, une bibliothèque où c'est très calme, une rue calme sans circulation le jour, donc 50 dB(A), une rue animée où on se situe à 60 dB(A), une autoroute où on excède la zone  
940 d'inconfort, donc 80 dB(A), et un avion à réaction au décollage. Alors, ceci pour permettre de « relativiser », si on veut, ou relativiser le climat sonore qui est présenté sur le prochain acétate.

Alors, sur cet acétate numéro 8, on voit en jaune les zones commerciales, ici, en jaune, là, c'est conforme à la légende. Et on voit donc le secteur des rues des Rosiers jusqu'à rue  
945 Fauteux, où on est au-dessus un peu du 55 dB(A), donc 61 à 63, mais en dessous du seuil. Et dans le secteur entre la rue Fauteux et la rue Bostonnais, où on traverse donc ce qui est appelé le centre-ville, donc 66 à 68 dB(A), donc on dépasse le seuil, là, d'intervention de 65 dB(A).

Comme justification du projet également, il y a donc pollution atmosphérique et autre,  
950 donc le trafic routier contribue à l'émission de fumées, de gaz d'échappement, de matières particulaires au niveau des poussières et d'odeurs. Il n'y a pas de seuils environnementaux d'atteints, mais c'est des inconforts créés pour la population quand même avoisinante.

Il y a de la vibration aussi induite par le fait du trafic lourd, les arrêts, les départs, les  
955 puisards mal ajustés ou les fissures, les trous peuvent induire, donc, de la vibration, dépendamment des types de sols.

Au niveau des variantes étudiées maintenant. Trois variantes ont été vraiment étudiées et jugées, si on veut, par rapport à différents critères. Alors, on a donc le tracé urbain, qui  
960 constitue le tracé B, donc en bas ici, B et B', là, il y a une petite particularité B' est ici en haut. Il y a le tracé Pied-de-Côte, où il y avait un tunnel... il y a un tunnel de prévu, là, au centre de ski, et il y a le tracé, donc de contournement Est, dit E, qui est en grande partie... qui en grande partie correspond à «la bonne voie».

965 Quand on fait l'analyse comparative des variantes et qu'on regarde les critères que sont la qualité de vie, la sécurité des résidents, les zones sensibles et la volonté de la population, on peut donc classer les trois tracés comme étant, en vert, le tracé de moindre impact; en jaune, le tracé acceptable; et en rouge, le tracé de plus grand impact.

970 Alors, lorsqu'on regarde le tracé urbain, on se rend compte qu'il y a création d'une nouvelle contrainte pour les résidents en vert ici. Lorsqu'on regarde le tracé Pied-de-Côte, on a la même chose ici. Donc, le meilleur tracé est le contournement en regard de ces critères-là.

Lorsqu'on regarde maintenant le critère développement socio-économique et impact  
975 fiscal, alors là, étant donné qu'on a les principales zones commerciales distribuées en bleu ici le long des tracés et dans la ville, alors on s'aperçoit que le tracé de moindre impact est le tracé urbain. Le tracé ayant un petit peu d'impact serait le tracé en Pied-de-Côte. Et le tracé qui a le plus d'impact à ce moment-là, est le tracé de contournement Est. Maintenant on verra... on qualifiera l'impact un peu plus loin à ce niveau-là.



980

Alors en résumé, lorsqu'on regarde les trois tracés, tracé Pied-de-Côte, comme avantage on a la qualité de vie et la sécurité au centre-ville, donc réduction du nombre de camions, accessibilité aux commerces le long du boulevard Ducharme, alors on conserve ça.

985

Comme inconvénients, on a une importante excavation de roc. On a des difficultés techniques, donc un tunnel à construire, des nouvelles contraintes le long des rues du Plateau, du Coteau et Élisabeth. Donc, un déplacement du problème. Coupure entre la ville et la montagne, nécessité de la construction d'un mur anti-bruit sur 1,7 kilomètre, donc un impact visuel pour les secteurs résidentiels nord-est et un coût estimé révisé de aux alentours de

990

21 M \$.

995

Pour le tracé urbain B, B', comme avantage on a l'acquisition de terrains limitée, qualité de vie et sécurité au centre-ville sensiblement améliorées, donc réduction également du nombre de camions; accessibilité aux commerces; coût estimé de réalisation qui n'est pas trop dispendieux, donc autour de 12 M \$.

1000

Comme inconvénients : nouvelles contraintes sur la rue Tessier et St-Antoine lorsque l'on utilise B', qui serait le tracé plus logique à retenir, la réponse à la demande de transport pour moins de temps, donc pour les 20 prochaines années seulement; une expropriation de quelques résidences et commerces, et la conservation d'une partie du trafic lourd au centre-ville.

1005

Pour le tracé de contournement Est, les avantages sont que la qualité de vie et la sécurité pour l'ensemble de l'agglomération est sensiblement améliorée; les réponses à la demande de transport pour les 50 prochaines années sont réglées, sont fixées; la réduction marquée du temps de traverse de La Tuque, donc pour les gens qui continuent. Il y a un appui de la population. La limitation des impacts visuels.

1010

Alors, comme inconvénients, création de pentes importantes; conversation d'une partie du trafic lourd au centre-ville; impact sur le milieu naturel, évidemment des forêts, on le verra un peu plus loin; contraintes pour les résidents du Lac Panneton; impacts possibles sur les commerces; et coût estimé de 25 M \$.

1015

En ce qui concerne, donc, les variantes non retenues dans l'étude d'impact, la variante Pied-de-Côte crée de nouvelles contraintes importantes et présente des difficultés techniques et des coûts importants. Les tracés urbains créent de nouvelles contraintes et ne solutionnent pas à long terme le problème de circulation.

1020

Et la variante retenue, donc le contournement Est, améliore la sécurité et la qualité de vie pour l'ensemble de l'agglomération et solutionne les problèmes de circulation à long terme; assure une plus grande fluidité du trafic, des gains de temps et une plus grande sécurité des usagers, est la variante qui rencontre le plus les objectifs du projet.

Quels sont les impacts maintenant et les mesures d'atténuation pour la variante retenue?

1025 Alors, lorsqu'on regarde cette diapositive, donc 21, première chose qu'il faut voir, c'est que les... entre les corridors... le corridor qui est entre les deux lignes rouges représente le secteur étudié au niveau des impacts. Les deux petites lignes rouges proches, là, avec un pointillé au centre, ça c'est l'emprise approximative de la future route. Donc, la route ce n'est pas la largeur... parce que ça peut être confondant. Bon.

1030 Alors, dans le secteur qu'on voit en jaune et puis tout, là on voit donc une perte de 9 hectares de forêt mature, c'est un impact quand même sur le milieu naturel. Au niveau de l'habitat du poisson, donc il y a une perte de 0,6 hectare et les flèches en rouge indiquent les endroits finalement. Comme mesure d'atténuation, il y aura stabilisation et remise en végétation des berges perturbées.

1035 Au niveau du paysage, à l'endroit donc où il a été mentionné, près du cimetière, excavation dans le roc et remblai majeur dans le secteur du cimetière et la mesure d'atténuation retenue, c'est la remise en végétation du remblai.

1040 Au niveau du milieu humain, l'acquisition d'une résidence, donc il y a dédommagement à la suite d'une entente avec le propriétaire. On aura l'occasion d'expliquer un peu le processus plus en détail si besoin est, mais il y a une acquisition de... il y a un impact sur une résidence.

1045 Milieu humain toujours, des terres forestières privées enclavées par la route, elles sont indiquées donc en encadré jaune ici. Évidemment, même si la route, la future route est prévue avec des sans accès, il y aura des accès limités à négocier parce qu'on ne peut pas enclaver des propriétés. Donc, soit les sortir toutes sur Wayagamac au sud, enfin, il y a des discussions, on ne peut pas présumer à ce moment-ci ou finaliser le dossier tant qu'on n'est pas capable d'aller plus de l'avant, mais il est clair qu'on ne peut enclaver et il faut qu'il y ait négociations à cet effet.

1050 Sur le milieu humain, le milieu commercial affecté, donc ce qui est en rouge, on parle, d'une part, bien comme mesure d'atténuation, de l'implantation d'une signalisation informatique des types de commerces. Alors, il y a moyen, aux entrées et sorties des villes, de travailler de concert avec les principaux acteurs, soit la municipalité et les ministères impliqués, ou Tourisme Québec en l'occurrence, là, il y a moyen, donc, de créer une signalisation qui permet, finalement, de vendre, entre guillemets, les attraits d'une ville. On verra également l'impact réel sur les commerces estimé.

1060 Alors, sur le milieu humain également, on a une barrière physique entre la ville et le Lac à l'Ours, alors ici, qui est un milieu... un endroit bien fréquenté par les résidents. Alors, il nous faudra évidemment créer ou aménager une traversée sécuritaire pour que l'accès soit préservé.

1065 Donc, aux endroits indiqués par des flèches rouges, il y a des traversées de pistes de motoneige et de sentiers pédestres qui vont être intersectés. Alors, il nous faudra donc, comme mesure d'atténuation, des ententes avec les intervenants pour l'aménagement de traversées sécuritaires. On ne peut pas bloquer tout, il faut permettre l'accès, mais de façon sécuritaire. Il y a différentes façons de le faire.

1070 Le tracé traverse le chemin de fer et, évidemment, comme impact, il y aura une perturbation temporaire à la circulation ferroviaire au moment où il y aura construction finalement du pont pour traverser la voie ferrée. Alors ça, il va y avoir des ententes et des négociations avec le chemin de fer en temps voulu.

1075 Perturbation temporaire également de la circulation aux trois intersections. Alors notamment à l'entrée et à la sortie de la ville, là, les contournements sud et nord, au Lac Panneton, bien c'est pour les résidents qui sont là également. Je dirais que c'est un petit peu de moindre impact par rapport aux deux précédents. Mais en cours de construction, les principes du Ministère, c'est qu'on ne bloque pas les routes, évidemment, et il y a des signalisations qui  
1080 permettent de gérer les trafics efficacement.

Pour la Ville également et le milieu humain, il y a une augmentation des frais d'entretien pour la Ville, donc la nouvelle... l'ancienne plutôt route 155 sera remise à la municipalité, ce qui est en jaune, là, et donc, la Ville devra en assumer les coûts d'entretien d'été, hiver; on pourra  
1085 expliciter qu'est-ce que ça peut vouloir dire pour chacun des citoyens.

Donc, sur le milieu humain également, amélioration du sentiment de sécurité routière et fluidité de la circulation, donc un impact positif; réduction des nuisances en ville, surtout... un peu partout, mais surtout dans le secteur, là, centre-ville, si on veut. Il y a une diminution de 3 dB(A),  
1090 donc relativement faible, là, et des perturbations moins fréquentes dues au trafic, qui doit tout de même demeurer en partie dans la ville, mais quand même... Donc une diminution du bruit et une fréquence moindre des pics de bruit.

Pour le Lac Panneton, les résidents du Lac Panneton et pour le secteur des Fillion, il y a une augmentation de 4 dB(A) au Lac Panneton et de 2,1 dB(A) sur la rue des Tilleuls, ce qui n'est pas énorme, mais quand même une petite augmentation. Pour le Lac Panneton, on indique une quantité de bruit, là, je ne suis pas... un nombre de dB(A), mais c'est sûr que de passer de pas de trafic du tout à du trafic, bien c'est surtout ça, je pense, qui est l'impact important.

1100 On a donc fait une enquête origine-destination sur le camionnage en septembre 2002, trois postes ont fait l'objet, donc, de comptage : le poste 1 à l'entrée sud, le poste 2 à la Bostonnais, et le poste 3 au chemin de la Croche.

Lorsque l'on regarde les résultats au poste 1, alors on s'aperçoit que les gens qui  
1105 utiliseront le contournement, selon cette étude, représentent 46 % des véhicules lourds, et ceux qui ont... donc, vous avez le détail en orange... non, en jaune, pardon, enfin, il y a une différence de couleur, mais en jaune, les gens utilisent le contournement, selon l'enquête d'origine-destination, et vous avez le détail, Smurfit-Stone, vers le nord, donc Lac St-jean, et cetera; et ceux qui ont donc des livraisons ou que leur port d'attache est à La Tuque, alors on voit, ça  
1110 représente, pour ce poste de comptage là, 54 %.

Il y a des gens, donc, qui vont à La Tuque; il y a des gens qui arrêtent et retournent vers le sud, donc c'est leur lieu de déchargement pour 27 %; et il y a des gens qui arrêtent et poursuivent vers le nord.

1115

Alors là, je fais une petite parenthèse. Il est possible qu'avec une voie de contournement et une réglementation appropriée, cette proportion diminue un petit peu au profit de l'augmentation du contournement, de l'utilisation de la voie de contournement.

1120

Pour le poste 2, le comptage qui a été fait révèle que 42 % des gens vont utiliser le contournement et 41 % des gens vont utiliser... leur destination est dans la ville où c'est un arrêt pour aller plus loin.

1125

Fait important, c'est qu'il y a des gens qui arrivent de ce poste de... du nord, finalement, et qui s'en vont à Smurfit-Stone et/ou qui s'en vont à la Croche, peut-être au site de transbordement du bois, là, donc ça, ça représente 17 % des véhicules lourds. Alors, ces gens-là donc, ou ces camions-là plutôt, n'iront ni dans la ville... ne vont pas dans la ville et ne prendront pas tous le contournement.

1130

Pour le poste 3 qui est au chemin de la Croche, alors là, on observe dans les comptages que 45 % vont utiliser le contournement et 36 %, donc leur lieu de destination est la ville. Encore une fois, il y a un certain volume de circulation qui... bien, dans ce cas-là moindre, mais qui pourrait être simplement en arrêt, donc il est possible peut-être que les gens ne l'utilisent pas, mais dans cas-là moindre.

1135

Alors, ça donne le portrait, donc, on utilise le contournement, on n'utilise pas le contournement et on prend comme hypothèse évidemment qu'en faisant un contournement, il y aurait une réglementation municipale interdisant, sur un secteur de la ville, le camionnage lourd, sauf pour livraison locale évidemment.

1140

Lorsqu'on fait la synthèse de l'enquête, on se rend compte que l'utilisation du contournement représente 44 % et la non-utilisation du contournement représente 46 %. Encore là, il y a 30 % des véhicules, lorsqu'on regarde ceux qui utilisent le tracé dans la ville, où leur point d'attache est à La Tuque.

1145

Donc, ils vont rester là. Dépendamment comment on va désigner le règlement sur le camionnage, ils auront accès ou pas, dépendamment de ce qui va être réglementé, il y a un jeu... il y a un ajustement à faire là-dessus. Et il y a une partie des véhicules qui pourrait donc être détournée davantage, si on veut, ça, c'est en fonction : est-ce qu'ils ont vraiment une livraison à faire ou s'ils arrêtent pour une raison, par exemple, pour se restaurer? Un règlement empêcherait ça, mais s'ils arrêtent pour une livraison...

1150

1155

Alors ça, c'est une partie à ce moment-ci qu'on ne peut pas préciser davantage, mais ça donne le portrait, je pense assez compréhensible, de ce qui se passe au niveau du camionnage pour La Tuque et son contournement.

L'autre élément qu'on a densifié comme information et on a fait une étude d'impact économique sur la vente au détail en utilisant le consultant HBA qui s'est adjoint un économiste pour ce faire et ça a été réalisé en collaboration avec le milieu des affaires de La Tuque. Donc,

1160 la Ville de La Tuque a été consultée, les chambres de commerce... la Chambre de commerce du Haut-St-Maurice, la Société de développement commercial, la Société d'aide au développement de La Tuque, SADC, et le Centre local de développement.

1165 Alors, il y a eu à l'intérieur de ça, de cette étude-là, la visite de deux villes ayant fait l'objet d'un contournement, soit Val-d'Or et St-Ferdinand et, comme principaux constats, c'est qu'il y a peu ou pas d'impacts négatifs sur le chiffre d'affaires des commerces dans ces deux endroits-là; l'amélioration de la qualité de vie dans les centres-villes, impact positif dans les deux endroits visités, et la contribution au développement économique.

1170 Donc, il y a un effet de levier dans ces deux municipalités-là visitées.

1175 Une autre chose qui a été constatée, c'est pas de création de nouveaux pôles commerciaux à l'entrée et à la sortie de la voie de contournement. Par ailleurs, pour ce faire, il faut mentionner que la ville a une responsabilité donc de... comment est-ce qu'on... par son règlement de zonage, si on veut. Il faut qu'elle agisse un petit peu à cet effet-là pour éviter, je dirais, un développement anarchique entre guillemets. Donc, il faut un peu gérer cet aspect-là.

1180 L'importance des liens avec le centre-ville. Alors, ce qui est ressorti, c'est qu'il fallait avoir une deuxième chance, appelons-le comme ça, donc contournement avec une intersection, on passe tout droit, d'avoir une chance d'aller au centre-ville sans se rendre complètement à l'autre bout. Alors, c'est ce que ça veut dire l'importance des liens avec le centre-ville. Et une importance reconnue de l'affichage et de la signalisation, ce que j'ai parlé un peu plus tôt, donc, de signaler les attraits, il y a des moyens de faire ça. On pourra en discuter, et il faut le faire, je pense, ensemble.

1185 Alors, il y a eu, dans le cadre de cette étude-là, une enquête d'origine-destination entre le 24 septembre et le 10 octobre, dates d'ailleurs qui nous ont été recommandées fortement par le milieu de La Tuque, compte que c'est une période très achalandée, soit la période de la chasse.

1190 Alors, le sondage a été fait auprès des automobilistes après leur passage dans La Tuque et les questions... il y avait des questions concernant les dépenses effectuées. Lorsqu'on fait le résultat de tout ça ou la compilation de tout ça, on se rend compte que la moyenne pondérée des dépenses quotidiennes des automobilistes représente 61 463 \$ pour un total annuel de 22,4 M \$.

1195 De cette somme 5,8 M \$ ne serait pas dépensé à La Tuque, les automobilistes qui utiliseraient la voie de contournement. Alors quand les gens nous disaient : « On prendrait la voie de contournement si elle existe », on faisait la sommation de ce qu'ils nous dépensent, quand on annualise les dépenses, ça nous donne 5,8 M \$.

1200 Lorsqu'on relativise ce montant avec le total des ventes au détail, ça représente... le total des ventes au détail de La Tuque représente 110 M \$. Donc, l'impact du contournement, c'est un maximum de 5,8 M \$, soit 5,3 %. On pense que compte tenu que la période de l'enquête se situait dans une période haute, si on veut, d'un achalandage fort, la perte serait plutôt autour de 4 M \$ ou 3,7 % par rapport à l'économie générée par la vente au détail à La Tuque.

1205

Alors, les secteurs les plus touchés, par rapport aux réponses qu'on a eues, on a l'essence, on a... donc pour 2,3 M \$; épiceries et dépanneurs pour 1,4 M \$; l'hébergement pour 600 000 \$; les restaurants pour 500 000 \$ ou la restauration; et la sommation de tous les autres, parce que là, c'était plus compliqué de faire des classes, pour 1 M \$. Et ça, je répète, c'est basé sur 5,8 M \$, mais ce serait, on pense, moins que ça, parce que ce n'est pas le même achalandage toute l'année. Il y a la période de pêche ou la période de chasse selon, d'ailleurs, le milieu économique de La Tuque, c'est ce qu'ils nous ont informés quand on a parlé avec eux.

1210

1215

Alors en conclusion, le contournement de La Tuque permet une amélioration du sentiment de sécurité pour les usagers et la fluidité de la circulation; a un impact économique, il en a un, mais il est quand même relativement faible par rapport au total de l'économie générée par la vente au détail. On pourra expliciter également qu'il y a un repositionnement, c'est ce qu'on a vu à Val-d'Or et à St-Ferdinand, lorsqu'il est bien géré, il y a un certain repositionnement, et il y a une amélioration de la sécurité et une réduction des nuisances pour l'ensemble de l'agglomération et ça représente donc une solution à long terme.

1220

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

1225

Merci monsieur Tremblay.

1230

Je crois que vous avez déjà déposé une copie du document qui parle de l'étude que vous venez de présenter. La commission avait demandé en rencontre préparatoire une liste de documents au promoteur, est-ce que vous les avez tous disponibles ce soir? Et si vous les avez, j'aimerais que vous en lisiez la liste, s'il vous plaît.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1235

Nous les avons à peu près tous présentés, sauf ceux qui n'existent pas. Vous avez demandé, par exemple, l'impact des contournements de certaines localités, et je ne me souviens pas... Il y avait St-Jovite, c'est ça, et ça, les enquêtes à notre... les études après contournement n'existent pas.

1240

1245

Ce qu'on a présenté, c'est à l'intérieur de l'enquête que je viens de parler... ou l'étude, pardon, sur les ventes au détail. Donc, Val-d'Or et St-Ferdinand, à l'intérieur de cette consultation-là, c'est ce qu'on peut présenter en termes d'impact d'un contournement et, à l'intérieur de la revue de littérature, monsieur Bergevin, qui sera ici, donc je rappelle, mercredi, pourra vous expliciter davantage son étude, si vous le souhaitez à propos. Il a une présentation qu'il pourra donc faire, si vous le jugez à propos encore une fois, et il pourra vous donner l'ensemble des études qui ont été réalisées... bien, un aperçu de l'ensemble des études et des conclusions, notamment aux États-Unis, où il y en a eu beaucoup.

1250 Alors, lui-même a été surpris parce qu'il trouvait que le sujet n'était pas beaucoup documenté, mais il a découvert quand même une documentation intéressante. Alors, c'est ça qu'on a comme information, et la liste, je ne l'ai pas avec moi, là, mais...

1255 Alors, ce qui a été déposé : Étude d'impact économique effectuée récemment, donc elle a été déposée;

Politique sur le bruit routier du Ministère, c'est déposé.

Politique sur l'environnement du Ministère, c'est déposé.

1260 Classification fonctionnelle et normes d'une route nationale du Ministère, c'est déposé.

Politique sur les non-accès imposés par le Ministère, c'est une norme, je ne sais pas si elle a été déposée, on va vérifier.

1265 Bon, ça c'est... les Mises à jour des caractéristiques et des prévisions de circulation pour la 155 dans le secteur de La Tuque et de l'enquête origine-destination, c'était déjà déposé, on n'a pas d'autre chose.

1270 Mise à jour des données sur la sécurité du tronçon de route concerné par le projet, incluant la répartition des accidents et leur cause, ça a été déposé.

Liste des lots touchés par le projet avec le cadastre, et cetera, et cetera, là, ça a été déposé.

1275 Il faut comprendre par ailleurs, juste pour faire un petit aparté là-dessus, que les plans et devis définitifs évidemment ne sont pas produits. Le plan d'expropriation ne l'est pas plus. Donc, c'est une liste à titre indicatif qui ne peut fournir à ce moment-ci de précision sur la superficie exacte, et cetera, parce que le tracé dans le corridor peut encore... ça fait partie du plans et devis définitif, peut encore être un petit peu raffiné. On ne parle pas de se tasser de 100 mètres, là, mais peut quand même être un peu raffiné. Alors donc, c'est à titre indicatif.

1280 Gestion des corridors routiers, impact économique des déviations sur les communes contournées, bon, Revue de littérature, Ministère... oui, ça, ça a été déposé.

1285 St-Jovite, comme je l'ai dit tantôt, on n'a pas trouvé ça.

Plan de transport pour la Mauricie, déposé.

1290 Simulation visuelle, secteur nord, sud et Lac Panneton, déposé. D'ailleurs, je pense qu'ils sont au mur là-bas.

Évaluation de la sensibilité des unités de paysage à compléter pour l'unité de paysages boisés B02, ça a été déposé.

1295 Cartographie isophonique à compléter pour le secteur du Lac Panneton, déposé.

Données quantitatives sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique, déposé.

1300 Taux d'accidents aux intersections avant et après la mise en service de la voie de contournement. Alors, on peut déposer maintenant, mais on ne peut pas déposer après, évidemment. Donc, on a le taux d'accidents maintenant aux intersections.

Profil en coupe de l'ensemble du tracé de la voie de contournement, ça a été déposé.

1305 Étude d'opportunité, amélioration de la 155 dans l'agglomération de La Tuque, ça a été déposé également.

Étude sur les vibrations, ça a été déposé. Alors voilà, et la présentation est déposée aussi évidemment.

1310 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez une copie papier de cette présentation, c'est ça qui a été déposé?

1315 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Copie papier de cette présentation-là, puis on peut certainement en produire une, là, est-ce qu'elle est déposée? O.K., bien il y a eu quelques petites corrections, il y avait des coquilles, demain matin on va la déposer.

1320 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci.

1325 Alors, tous ces documents sont maintenant disponibles dans les centres de consultation, je crois, ou presque tous, en tout cas à l'arrière, est-ce qu'ils sont à l'arrière au moins? ...Alors, à l'arrière, mais pas encore dans les centres. Donc, vous vous rendez compte qu'il y a pas mal de choses qui se sont ajoutées au dossier que vous avez consulté lors de la période d'information qui a eu lieu l'an dernier. Je vous invite à les regarder ces documents.

1330 Nous allons maintenant prendre une pause et revenir à 8 heures 45 – il est 8 heures 25 – pour donner la chance aux gens de s'inscrire au registre. Merci.

**20 h 25 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**20 h 47 – REPRISSE DE LA SÉANCE**

1335 **LA PRÉSIDENTE :**

On va recommencer dans quelques minutes, s'il vous plaît prendre place.



1340           Alors, nous allons poursuivre. On va débiter maintenant avec la période de questions.  
Vous serez appelés dans l'ordre d'inscription au registre et le registre sera ouvert jusqu'à la  
dernière pause de la dernière séance de cette semaine. Ce qu'on va faire, c'est qu'on a déjà  
plusieurs personnes. Les personnes... il y en a d'autres, je pense, qui se sont inscrites. On va  
essayer de passer le plus grand nombre ce soir ou demain soir, mais s'il y a des personnes qu'on  
1345 ne peut pas appeler, parce qu'on va quand même s'arrêter à 23 heures, vous allez être  
demandées le lendemain de revenir en priorité par rapport aux personnes qui vont s'inscrire le  
lendemain.

1350           Je vous rappelle que vous avez droit à deux questions pour laisser la chance à tout le  
monde de poser au moins deux questions et aussi, les opinions, c'est pour la deuxième partie  
quand vous viendrez présenter votre mémoire. Cette semaine c'est pour questions pour  
s'informer sur le projet.

1355           Alors, j'appellerais d'abord madame Chantale Guay, s'il vous plaît. Bonsoir madame  
Guay.

**Mme CHANTALE GUAY :**

1360           Bonsoir. Donc, j'ai deux questions, c'est concernant la bretelle d'accès qui est le tracé en  
noir sur la figure, située sur le chemin du Wayagamac, reliant la voie de contournement et la  
route actuelle, 155. Ce soir, personne n'en a parlé, par contre, madame Julie Boulet a annoncé  
que ça faisait partie de la voie de contournement. Donc, voici mes questions.

1365           La première, avez-vous fait une analyse des conséquences sur la qualité de vie des  
résidents de la rue des Acacias et de la place des Acacias en rapport avec la bretelle envisagée  
sur le chemin du Wayagamac, entre autres en ce qui concerne le bruit, étant donné que la route  
sera beaucoup plus basse que la situation actuelle des résidences?

**LA PRÉSIDENTE :**

1370           Monsieur Tremblay.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1375           Le chemin Wayagamac va être utilisé comme chemin de halage pour la construction  
notamment des deux ponts, soit au-dessus du CN ou en dessous... au-dessus et le pont sur la  
rivière, la décharge du Lac Panneton, petite rivière Bostonnais. Alors, pour... ce qui a été  
négocié avec la Ville ou ce qui a été avancé, c'est que... plutôt, c'est qu'à la fin de la  
construction, il va y avoir, puisque le chemin va être un peu brisé par le fait de la construction,  
1380 remise en état du chemin, il va rester, donc de responsabilité municipale, et il va être pavé et  
donc, rester, demeurer de responsabilité municipale.

1385

Il n'y a pas eu effectivement, dans l'étude d'impact qui nous occupe, d'évaluation précise des impacts, puisque effectivement au départ, le chemin Wayagamac ne faisait pas partie des chemins et ne fait toujours pas partie des chemins à l'entretien du ministère des Transports et donc, de ce fait, il n'avait pas à être évalué au niveau des impacts.

1390

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame parlait d'une photo qui existe là-bas, est-ce que vous avez ça sur acétate? Est-ce qu'on pourrait la projeter sur l'écran ici, s'il vous plaît?

1395

Est-ce que vous avez une carte de tracés sur lequel on peut voir très bien le chemin Wayagamac?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1400

Non, juste l'autre d'avant, là. Bon. Donc, le chemin Wayagamac est le chemin qui prend à peu près ici, là, puis il monte ici, puis il s'en va... excusez, ici, ici, ici. Mais non, c'est la fourche qu'on prend, c'est celui-là, excusez, c'est ça. C'est ce qu'on appelle...

1405

**LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît dans la salle, on va essayer de se trouver, là, sur la carte. Il y a une fourche où il y a le chemin Wayagamac puis le chemin du Lac Panneton.

1410

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

1415

Madame parle de la rue et de la place des Acacias. C'est situé où exactement? Pourriez-vous vous approcher, s'il vous plaît, madame? Un moment, s'il vous plaît, madame, ça prendrait un micro parce qu'il faut que ce texte-là soit dans la... pour la sténotypie. Et ça, c'est l'acétate quel numéro, pour qu'on s'y retrouve?

1420

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

4.

1425

**LA PRÉSIDENTE :**

4, merci.

**Mme CHANTALE GUAY :**

1430 C'est parce qu'à l'image là-bas, le grand tracé, là, on met en noir le chemin du  
Wayagamac et on met aussi... on a l'air de mettre des pentes. Donc, ça on nous dit que c'est  
juste pour la construction je ne sais trop, là, et madame Boulet a parlé d'une bretelle qui serait  
envisagée, passant sur le chemin du Wayagamac et sortant au Canadian Tire, là, ou Motel le  
Gîte.

1435

Nous les résidents – voyez-vous comme il faut? --..

**LA PRÉSIDENTE :**

1440

Oui, oui.

**Mme CHANTALE GUAY :**

... nous sommes situés ici et c'est une zone inondable ici et le chemin du Wayagamac est ici.  
1445 Donc, ma question, c'est que ce soir on n'a pas parlé de cette bretelle qui a été annoncée par  
madame Boulet, on ne parle pas d'étude d'impact des résidents ici, et c'était ma première  
question.

**LA PRÉSIDENTE :**

1450

D'accord. Alors monsieur Tremblay, vous parlez qu'il va y avoir au niveau de la  
construction une utilisation de ce chemin-là comme chemin de halage. Le chemin va être pavé  
après la construction?

1455

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1460

C'est ça, si je comprends bien?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1465

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1470

Et la Ville pourra utiliser ce chemin-là?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

La Ville peut utiliser le chemin maintenant...

1475

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, on est d'accord. Mais elle pourra utiliser le chemin comme elle le désire, c'est-à-dire que ça pourrait être utilisé pour des camions aussi?

1480

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Tout à fait. C'est un chemin public.

1485

**LA PRÉSIDENTE :**

Et le chemin Wayagamac, est-ce qu'il va y avoir... quand on parle de bretelle, est-ce que ça veut dire que ça va se raccorder au tracé retenu?

1490

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui, c'est une désignation, donc, pour dire qu'il va y avoir un accès supplémentaire, donc il y a peut-être une confusion au niveau des noms, là, mais là où on veut faire un raccordement c'est ici, là. O.K.? Ça fait qu'ici on va faire un raccordement sécuritaire sur le nouveau tracé, s'il est accepté et les gens vont pouvoir... bien là il ne peuvent pas parce que le tracé n'est pas fait, mais ils vont pouvoir emprunter ce chemin-là pour accéder à la Ville de La Tuque.

1495

Maintenant, ce changement-là a été relativement... est relativement récent et l'évaluation sur le bruit ici des... le quartier ou la rue des Acacias, et cetera, n'a pas été fait parce que ce n'était pas... au départ, cette bretelle-là n'était pas, si on veut, considérée comme bretelle, là, un accès.

1500

**LA PRÉSIDENTE :**

En fait, dans l'étude d'impact, on ne parle pas de cette bretelle-là.

1505

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non.

1510

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est vraiment par l'annonce récente et maintenant, le ministère des Transports entérine cet ajout-là, si je comprends bien?

1515

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

1520

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1525

**Mme CHANTALE GUAY :**

Donc, ma deuxième question est d'autant plus d'importance : est-ce qu'on a envisagé de faire l'analyse des impacts pour les citoyens de ce quartier-là? Et est-ce qu'on va envisager de pallier aux inconvénients, c'est-à-dire soit d'avoir un aménagement paysager quelconque pour l'atténuation du bruit?

1530

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

1535

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, on est disposé à faire une analyse supplémentaire, mais au départ, je répète, le chemin est un chemin qui va demeurer sous la responsabilité municipale; l'emprise nécessaire pour sa construction n'excédera pas 35 mètres. Donc, c'est un chemin municipal qui va rester municipal, mais qui va être, donc, arrangé suite à la construction et qui va permettre la deuxième chance qu'on parlait, là, pour accéder à la Ville. Alors...

1540

**LA PRÉSIDENTE :**

1545

Oui, monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ma question est pour monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement. J'aimerais savoir, dans un cas comme celui-ci, où on ajoute une bretelle, est-ce que ce serait soumis à une procédure... un article 31 ou c'est un article 22? Quelles sont, en fait, les exigences en termes de demandes du Ministère pour ce genre de projet?

1550

1555

**M. LUC VALIQUETTE :**

En fait, Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, compte tenu de l'ajout d'une bretelle, si on prenait le règlement au sens strict, il y a une question de largeur d'emprise qui s'applique. Par contre, ici clairement, c'est un effet induit du projet, de l'actuel projet qui est évalué. Donc, dans le cadre normal de la procédure, même si ça arrive tardivement, on va demander d'évaluer des impacts sur les résidents parce que ça pourrait devenir justement une porte de sortie, une alternative pour la circulation pour aller dans la ville.

1560

1565 Alors, c'est associé quand même au projet de contournement, donc ça fait partie des effets indirects à tout le moins. Je les qualifierais au minimum d'effets indirects et notre directive du ministère de l'Environnement, qui décrit la nature, la portée, l'étendue de l'étude d'impact, spécifie qu'on doit mesurer, évaluer... estimer et évaluer les effets directs et indirects des projets.

**LA PRÉSIDENTE :**

1570 Est-ce que vous pourriez nous donner des indications sur la largeur du chemin? Parce que là, vous dites que vous allez prendre le chemin tel qu'il est, il va être pavé, est-ce qu'il va être élargi? Est-ce qu'il va y avoir certaines mesures qui vont être prises pour le rendre carrossable pour des véhicules lourds? Parce que je pense que présentement ce n'est pas le cas.

1575

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, on n'a pas... on n'a pas, comment dire, travaillé beaucoup le design de cette bretelle-là, étant donné que c'est arrivé quand même relativement tardivement, mais compte tenu de la topographie, on peut quand même affirmer qu'on va rester en dedans du 35 mètres d'emprise, là, et qu'on va être capables de construire peut-être un... on va s'orienter vers un gabarit de type F, donc 3,5 mètres de voie, 1 mètre, 1,5 mètre d'accotement maximum, autour de ça.

1580

1585 Mais là, à ce moment-ci, la bretelle Wayagamac était un chemin forestier, on savait, je répète, qu'on devait l'utiliser comme chemin de halage. Dans ces cas-là, il faut faire une remise en forme à la fin et on a... il n'est pas de l'intention du Ministère à ce moment-ci que le chemin soit repris à l'entretien du ministère des Transports. Donc, il y a une négociation à finaliser avec la Ville pour ça, là, pour cet élément-là.

1590

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, monsieur Dériger?

1595 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je reviens sur la question du chemin du Wayagamac. À l'intersection, à la hauteur entre la future... la voie projetée, voie de contournement projetée, il y avait un pont qui était prévu pour traverser, là, le... ou en tout cas un viaduc tout au moins, pour traverser le chemin, est-ce qu'à ce moment-là c'est toujours là ou ça va disparaître complètement?

1600

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Le viaduc qui est prévu est pour traverser le chemin de fer.

1605

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il n'y a pas de viaduc à la hauteur du chemin du Wayagamac?

1610 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

À la hauteur du chemin du Wayagamac, on fait une intersection à niveau pour donner accès aux gens par le chemin du Wayagamac.

1615 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ça c'est à niveau, même chose au niveau du... c'est-à-dire pour le passage, le croisement avec le chemin du Lac Panneton, c'est à niveau aussi?

1620 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

1625 Le chemin du Lac Panneton est à niveau. Celui qui est aménagé de façon, je dirais, avec des voies de refuge, tout ça, ce serait celui de Wayagamac... oui, c'est ça... excusez, l'autre, là, Lac Panneton, excusez. C'est parce que Wayagamac, celui qu'on parle où on fait une intersection, là, c'est celui d'en haut, celui qui est ici, là. O.K.? Alors lui, il faut qu'il y ait un aménagement qui permet des virages à gauche, des virages à droite, bon, sécuritaires.

Alors là, il y a des... pour donner, je veux dire, des accès corrects, là si on veut, aux résidents puis au chemin comme tel proprement dit.

1630

**LA PRÉSIDENTE :**

Dans l'étude d'impact, c'est un pont qui avait été prévu, est-ce que vous allez changer ça maintenant? Parce que là, il y a un ajout, là, par rapport au dossier légal qui est en... soumis à notre étude, il y a quand même une modification majeure.

1635

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1640 C'est parce que c'est moi, là, je m'excuse, qui me... qui oublie un élément, là, c'est que l'endroit où je vous parle, il y a une intersection à niveau. L'endroit où il y a un pont, c'est parce qu'il y a un pont, là, au-dessus de la rivière qui est la décharge du Lac Panneton, ce pont-là passe par-dessus également le chemin Panneton, le chemin du lac Panneton ou comment ça s'appelle? Wayagamac, excusez, je me trompe tout le temps de chemin, là. Bon. Le pont, il y a un pont, mais il fait deux affaire : la rivière et le chemin du Wayagamac. Tandis que l'autre chemin, lui, il donne accès. Il est raccordé, si on veut, au contournement.

1645

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Alors la bretelle, finalement, va être à niveau avec...

1650

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

1655 **LA PRÉSIDENTE :**

... avec l'autoroute...

1660 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1665 ... -- pas l'autoroute, la route 155?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1670 Oui, et le pont donc qu'on parle est toujours là, mais il y a un seul pont pour deux éléments : la rivière et le chemin Wayagamac.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Avez-vous une autre question, madame?

1675

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

C'est moi qui...

1680 **Mme CHANTALE GUAY :**

1685 Je suis un peu étonnée que le ministère des Transports dise qu'au niveau de l'impact puis c'est choses-là, que... comme ils ont ajouté une bretelle, un accès, s'ils ne l'avaient pas ajouté cet accès-là, on n'en aurait pas de problématique, là. Donc, je voudrais que ce soit... qu'on prenne pour acquis, comme monsieur Valiquette l'a dit, que si on s'engage dans un accès au Lac Wayagamac, bien nécessairement il faut faire le tracé du Lac Wayagamac, nonobstant qu'on donne ou qu'on ne donne pas à la Ville l'entretien de cette route-là, et là, ce sera un autre débat, mais que définitivement il faut aller voir l'impact chez les résidents qui, eux, ont acheté la paix. Donc, c'était mon point pour ce soir. Je vous déposerai un mémoire pour des résidents  
1690 lors de la deuxième séance.

**LA PRÉSIDENTE :**

1695

Merci madame. Monsieur Dériger.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1700 Je reviens sur la question de la bretelle, monsieur Tremblay, quel est le coût qui est estimé actuellement pour ces travaux?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1705 Très sommairement, de l'ordre de 2,5 M \$.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1710 Et qui s'ajoutent aux 25 M \$ qu'on a vus tantôt? Inclus?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non, qui sont inclus dans le 25 M \$.

1715 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1720 Merci. J'appellerais maintenant madame Sonia Audy. Bonsoir, madame Audy.

**Mme SONIA AUDY :**

1725 Bonsoir. Ma question s'adresse au ministère des Transports. J'aimerais savoir s'il a prévu la réfection du tracé actuelle de la 155 avant d'en remettre... le remettre à la Ville, transférer la responsabilité à la Ville de La Tuque?

**LA PRÉSIDENTE :**

1730 Monsieur Tremblay.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1735 Avant la remise d'un chemin à une municipalité, lorsqu'on fait une nouvelle voie comme celle-là, il est d'usage et de coutume de réparer la route avant de la remettre. Alors oui, il y a une réparation qui va être faite.

**Mme SONIA AUDY :**

1740 J'aimerais savoir si...

**LA PRÉSIDENTE :**

1745 Madame, vous adressez vos questions à moi.

**Mme SONIA AUDY :**

1750 O.K. Je veux savoir à combien sont évalués les coûts annuels d'entretien du tracé actuel qu'ils vont remettre à la Ville.

**LA PRÉSIDENTE :**

1755 Monsieur Tremblay.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1760 Les coûts d'entretien annuels, hiver, été, sont de 106 000 \$ et on est à contrat actuellement avec la Ville pour les réaliser.

**LA PRÉSIDENTE :**

1765 Merci madame. Monsieur Réjean Berman, s'il vous plaît. Bonsoir... rebonsoir, je dirais.

**M. RÉJEAN BERMAN :**

1770 Rebonsoir. Dans la liste des lots qui sont touchés par le projet, je vois qu'on mentionne les lots 36, 37, 38, la voie proposée devant être sur le lot 37, très près du lot 36. Donc, on s'en va trois lots à l'est et un seul lot vers le côté ouest et je me demande pourquoi. Pourquoi on a limité... lorsque je vois le tracé qu'on nous montrait tout à l'heure avec les limites, ces limites-là embarquent entièrement sur le lot 35, mais aucune étude d'impact n'a été faite sur le lot 35.

**LA PRÉSIDENTE :**

1775 Monsieur Tremblay, il y avait une liste des lots touchés par le projet, le document numéro PR8.1, est-ce qu'on pourrait l'avoir à l'écran pour essayer de situer les lots dont monsieur Berman nous parle et peut-être sur une carte aussi? Je ne sais pas si c'est possible. Je ne sais pas si vous avez ça.

1780

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1785 On n'a pas sur acétate électronique le plan de propriété, mais j'aimerais juste préciser, si vous le voulez bien, Madame la Présidente, que si monsieur réfère aux deux traits rouges qui étaient très larges – là, je cherche le... -- aux deux très rouges qui étaient très larges lorsqu'on présente les impacts notamment, ce n'est pas l'emprise de la route, c'est les limites de l'étude,

1790

bon. Lorsqu'on regarde ce plan-là, les deux... les traits rouges qui sont ici représentent la limite de l'étude d'impact. Donc, les impacts... la forêt, les animaux, et cetera, là, tout l'impact sur l'environnement.

Lorsqu'on parle de la route qui va être construite, la limite d'influence se situe entre les deux petits traits rouges qui sont ici, le centre ligne étant approximatif le pointillé.

1795

**M. RÉJEAN BERMAN :**

1800

Ma question est sur l'étude d'impact, lorsque vous voyez votre limite de ce côté-ci, elle est entièrement sur le lot 35, mais dans tout le rapport que vous avez soumis ou que le HBA a soumis, il n'y a absolument aucune information sur le lot 35. Lorsque je vois dans le rapport encore, il y a des mentions quelque part au niveau du Lac Panneton, dans lequel on mentionne qu'un promoteur veut développer des chalets pour location, projet qui n'a jamais été déposé à la Ville de La Tuque, et pourtant, on ne parle pas d'un projet que moi j'ai déposé, un centre équestre agrotouristique sur le lot 35. On n'en mentionne pas d'aucune façon. Pourtant, même dans vos limites, vous être à l'intérieur du lot 35.

1805

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Monsieur Arnoux.

1810

**M. PIERRE ARNOUX :**

1815

Effectivement, on a fait une liste de tous les lots qui sont touchés, qui a été remise au ministère de l'Environnement, mais qui ont été touchés par l'emprise. Quand c'est à l'intérieur des grands traits, on ne cite pas systématiquement les personnes, les propriétés affectées. On en mentionne quelques-unes, les plus importantes souvent. Les autres, c'est sûr qu'on n'a pas identifié les impacts à chaque propriété. C'est inclus à l'intérieur de l'ensemble plus global qui est l'acquisition d'emprise, là, par la route, du Ministère.

1820

Ceci dit, concernant votre... nous on a fait des recherches effectivement pour les projets qui avaient été faits, et à cette époque-là on n'a pas été au courant de votre projet.

**LA PRÉSIDENTE :**

1825

Est-ce que ce serait possible, demain soir, sur cette carte-là de localiser exactement le lot de monsieur Berman?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1830

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît. Oui, monsieur?

1835 **M. RÉJEAN BERMAN :**

En mentionnant, on a dit que tous les lots ne sont pas regardés, on y va même plus que ça, lorsqu'on voit la description de votre projet et lorsqu'on prend la liste des acquisitions que vous avez, je crois, quelque part en page 6-31 de rapport, vous avez indiqué spécifiquement  
1840 chacun des lots qui doit... dans lequel il y aurait une acquisition d'emprise, et ceci, à partir du boulevard Ducharme jusqu'au rang des Hamelin, et vous avez sauté par-dessus ma propriété. D'ailleurs, je vous ai posé cette question-là au mois de mars l'année passée et je n'ai jamais eu aucune réponse. Je me pose toujours la question : pourquoi est-ce que vous avez sauté par-dessus mon terrain? Si vous l'avez ignoré là, vous avez sûrement ignoré aussi l'évaluation de  
1845 son impact.

**M. PIERRE ARNOUX :**

La liste des propriétaires avait été identifiée à partir des matrices graphiques, on l'a fait  
1850 systématiquement suivant le tracé qu'on avait défini... que le Ministère avait défini, et les matrices graphiques, donc on pourra vérifier effectivement si votre lot a été oublié, mais normalement, on identifie le tracé à partir des matrices graphiques. Comme on dit, c'est un premier jet, parce qu'après ça va se détailler, et on dépose aussi au ministère de l'Environnement tous les lots touchés, donc si effectivement votre lot était dans le tracé tel que vous le dites, il  
1855 aurait dû y être, c'est clair.

**M. RÉJEAN BERMAN :**

Mais c'est la partie qui m'inquiète, dans laquelle on a deux hectares de terre sur laquelle il  
1860 va y avoir les poteaux du pont qui vont traverser le chemin du Lac Wayagamac et aucune aucune mention de ma propriété.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur, excusez-moi, pour résumer, c'est des parties des lots, parties de ces trois lots,  
1865 35, 37...

1870 **M. RÉJEAN BERMAN :**

C'est partie... ce sont 35 partie...

**LA PRÉSIDENTE :**

1875 ... 35, 37 et 38?

**M. RÉJEAN BERMAN :**

1880 Et 39.

**LA PRÉSIDENTE :**

1885 Et 39. Alors, est-ce que ce serait possible demain de localiser les lots de monsieur Berman, s'il vous plaît, sur une carte...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1890 Oui, pas de problème.

**LA PRÉSIDENTE :**

... et puis on regardera comment ces lots-là sont touchés?

1895 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1900 Avez-vous une autre question, monsieur?

**M. RÉJEAN BERMAN :**

1905 Une autre question. Lorsqu'on parle de cette bretelle-là, qui n'a pas été encore étudiée, qui est arrivée aussi à la dernière minute, et je vois encore une fois qu'il y a beaucoup de confusion sur le chemin Wayagamac et sur le chemin du Lac Panneton, bon, la bretelle, d'après l'information qu'on a, est prévue sur le chemin Lac Panneton, qui est une emprise de chemin de colonisation de 27 pieds et éventuellement, pour rejoindre le chemin Wayagamac. Mais encore  
1910 une fois, lorsqu'on regarde mon lot 35, dans lequel il y a un projet récréotouristique qui a été déposé, aucune étude d'impact n'est faite sur cette propriété-là, qui sera influencée autant par la bretelle qu'influencée par la route 155.

1915 Donc, ma question : est-ce qu'il y aura une partie d'impact ou une révision de l'étude d'impact sur la propriété du lot 35 ou non?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1920 Bien, ce sera la décision du BAPE. S'il faut en faire une, on va en produire une. Nous, au départ, je répète, on n'en a pas actuellement. Alors... on n'en a pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

1925 Est-ce que ce serait possible quand même demain, je sais qu'il n'y a pas de plans et devis, là, mais est-ce que ce serait possible d'avoir un agrandissement de cette zone-là et une indication claire comment les aménagements vont être faits par rapport à ce qui est présenté dans l'étude d'impact?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1930 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1935 Parce que là, il y a quand même des changements. Je pense aussi qu'au niveau du bruit, j'aimerais, moi, qu'on ait... est-ce que vous connaissez la distance entre le chemin et les premières maisons?

**M. PIERRE ARNOUX :**

1940 On a une diapositive... on peut vous présenter une diapositive au niveau du Lac Panneton.

**LA PRÉSIDENTE :**

1945 Oui, s'il vous plaît.

**M. PIERRE ARNOUX :**

1950 Donc, c'est suite à une demande du BAPE on a fait une ligne isophonique à partir du tracé projet. On a identifié, là, les résidences permanentes qui se trouvent autour du Lac Panneton avec une concentration sur le côté nord et un chalet isolé à l'embouchure et une autre résidence aussi dans un premier méandre, le premier méandre de la petite rivière Bostonnais.

1955 Donc ici vous avez le regroupement de chalets, vous avez une maison isolée ici aussi, ce chalet ici et ici. Et donc, ça c'est le tracé projeté et les lignes... les isophones 60 et 55 ici. On rappelle que le Ministère, en dessous de 55, on considère que c'est acceptable et qu'il n'y a pas de mesures systématiquement de prises.

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais moi ce que je parlais c'était la distance en mètres du chemin du Wayagamac et de la rue Acacia, c'est bien ça?

1965 **M. PIERRE ARNOUX :**

Le chemin du Wayagamac est ici...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1970

Non, mais autrement dit, il faut regarder les plans qu'on a, on va vous sortir la distance, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

1975

Je sais que vous ne pouvez pas me donner ça maintenant, là, mais...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1980

C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

... mais je vous le demande pour demain soir, s'il vous plaît.

1985

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui, oui, ça va.

1990

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour qu'on aie une idée de qu'est-ce qui va se passer finalement, là. Parce que là, il n'y a personne qui a des documents, là. D'accord? Merci.

1995

Avez-vous une autre question?

**M. RÉJEAN BERMAN :**

2000

Cette bretelle-là, qui partira du Lac Panneton, elle va servir à qui?

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

2005

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2010

La bretelle va servir aux gens qui vont, par exemple, manquer l'intersection sud, par exemple, avoir donc une deuxième chance à cet endroit-là pour regagner la Ville de La Tuque, à peu près en son centre, entre guillemets, au niveau l'agglomération. Elle va servir aussi aux gens qui l'utilisent déjà, il y a des gens qui l'utilisent actuellement puisque c'est un chemin ouvert, alors ils vont continuer de l'utiliser. Alors, c'est... et elle va servir au moment de la construction

comme je l'indiquais tout à l'heure. Mais je n'ai pas de prévision d'achalandage et d'étude spécifique puisqu'au départ elle ne faisait pas partie du projet.

2015 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Tremblay. Monsieur Dériger.

2020 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Tremblay, je reviens encore sur la question du chemin du Wayagamac et de la bretelle. Dans l'étude économique qui a été déposée récemment, là, il est question de faire... d'abord, que ce soit un lien plus direct avec le centre-ville, comme vous avez dit tout à l'heure, il a été question aussi de faire une zone industrielle à proximité, est-ce que... qu'est-ce qui en est de cette recommandation-là? Est-ce que vous voulez faire ça? Comment est-ce que vous entrevoyez le développement autour de cet axe-là?

2030 **M. PIERRE ARNOUX :**

O.K. Ce dont vous mentionnez effectivement, mais c'était des recommandations qu'on formulait, qu'effectivement le chemin du Wayagamac, la bretelle, comme on l'avait vu un peu dans les villes qu'on avait visitées, Val-d'Or et St-Ferdinand, pouvait servir pour drainer une partie du trafic du centre-ville et aussi, parce que c'était important que la voie de contournement serve au développement économique, comme on l'avait vu à Val-d'Or et à St-Ferdinand, qu'il pourrait y avoir des possibilités. Mais évidemment, ça demandait des études détaillées, c'était juste des pistes qui étaient soulevés.

2040 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais au niveau des pentes, est-ce qu'il n'y a pas un problème de pente pour le camionnage dans ce secteur-là?

2045 **M. PIERRE ARNOUX :**

Il y a un problème de pente au début. Il y a un tronçon qui est très abrupt au début, et après, qui est plus plane dans ce secteur-là.

2050 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que c'était une des raisons pour laquelle vous avez rejeté le scénario qui prévoyait le chemin du Wayagamac comme alternative? C'était l'option en quatre-vingt...

2055 **M. CLAUDE TREMBLAY :**



Au tout début, vous voulez dire?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2060

Au tout début, oui, en 96, je pense.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2065

Non, c'était une question de position ministérielle. Le chemin Wayagamac est un chemin, je répète, municipal, non, et il n'était pas question et il n'est toujours pas question de le reprendre à l'entretien, donc... du Ministère. Mais la municipalité peut réglementer, peut changer son règlement de zonage de façon à développer ce secteur-là. Ça lui appartient.

2070

**LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais entendre l'opinion de la Ville sur ça. D'abord, est-ce que vous êtes au courant? Est-ce que vous avez été consultés? Est-ce que vous êtes d'accord?

2075

**Mme JOVETTE SAVARD :**

Bon. Concernant le contrôle des usages au abords de la bretelle, vous voulez dire?

**LA PRÉSIDENTE :**

2080

Les usages de la bretelle, aussi l'option maintenant d'une bretelle qui n'existait pas comme tracé retenu dans l'étude d'impact.

**Mme JOVETTE SAVARD :**

2085

O.K. Bon, la Ville on n'a pas fait encore d'étude ou d'analyse qui pour... l'utilisation de cette bretelle-là, sauf que la Ville dispose quand même de tous les moyens, là, pour justement contrôler les usages, les activités ou l'utilisation du sol aux abords de cette bretelle-là, soit via le schéma d'aménagement avec une analyse, une étude de différentes variantes, des orientations, des objectifs à atteindre aussi, qui pourraient éventuellement être transposés dans les plans et règlements d'urbanisme. Mais avec aussi des consultations publiques, et cetera, là.

2090

**LA PRÉSIDENTE :**

2095

Monsieur Valiquette, on parlait tout à l'heure que cet ajout est considéré parce ce qu'il est déposé officiellement à cette audience-ci comme faisant partie du projet qui est à l'étude, donc, il y aura des mesures qui seront spécifiées dans le décret pour le projet du contournement ou si, parce que c'est de juridiction municipale, c'est hors mandat pour le Ministère? Qu'est-ce qui va arriver au niveau du décret? Est-ce que ça va être inclus ou ça ne le sera pas?

2100

**M. LUC VALIQUETTE :**

2105 Le fait d'ajouter une bretelle qui peut... il faut vérifier au... ça fait quand même partie du projet. Il ne faut pas prendre la bretelle de façon isolée, là. C'est l'ensemble de la route avec la bretelle. Ça peut dévier une partie du trafic et il faut savoir... avoir des hypothèses puis des simulations éventuellement ou des calculs, des estimés par des experts de circulation, qu'est-ce que ça risque de faire comme changement de trafic. Et ensuite, au niveau qualité de vie, regarder les impacts. Notamment, sur le climat sonore.

2110 Alors, ça fait donc, avant le décret, il faut poser des questions, obtenir les réponses, faire valider par les spécialistes. Et ensuite au besoin, dans le décret, il pourra y avoir des conditions qui s'adressent au ministère des Transports, effectivement.

**LA PRÉSIDENTE :**

2115

D'accord.

**M. LUC VALIQUETTE :**

2120 Alors si... autrement dit, si l'impact, il y avait un estimé que l'impact était jugé très fort – c'est une hypothèse, là – si l'impact était jugé très fort dû à la bretelle, bien peut-être qu'il y aurait une condition qui dirait : bien la bretelle, il ne faut pas la faire parce que ça va être trop négatif. Quels sont ses avantages, quels sont ses inconvénients?

2125 Alors, le décret ne s'adresse pas à la Ville, il s'adresse au ministère des Transports, ça c'est certain, mais il faut essayer de voir les impacts du projet du ministère des Transports, notamment si le projet dévie la circulation, qu'est-ce que ça fait sur la qualité de vie des citoyens.

**LA PRÉSIDENTE :**

2130

Merci.

2135 La commission va prendre en délibéré, je pense qu'il y a des points qu'il va falloir examiner même sommairement d'ici quelques semaines et nous allons revenir demain sur des points précis qu'on aimerait voir éclaircir par rapport à cette bretelle-là.

**M. RÉJEAN BERMAN :**

2140 Je m'excuse, complémentaire à cette partie-là, j'ai posé la question à qui servira cette bretelle-là, la réponse que j'ai eue ne me satisfait pas parce que l'information qu'on a maintenant, c'est qu'elle servira entièrement au camionnage qui se rend à la John Lewis. Donc, l'impact devient énorme. Lorsqu'on me dit maintenant : « C'est des voitures qui vont peut-être manquer leur entrée puis qui vont prendre la deuxième », je pense qu'il y a une erreur quelque part.

2145 Lorsque j'entends le Ministère aussi parler du chemin Wayagamac est une responsabilité municipale, c'est un chemin qui appartient au CN, sous la responsabilité du ministère des

Transports du Québec et non pas de la municipalité. Le chemin Lac Panneton, d'une largeur de 27 pieds, est une chemin de colonisation depuis 1956, responsabilité de la Ville de La Tuque.

2150           Donc, je pense qu'on a de la confusion encore sur la responsabilité des emprises qu'on retrouve maintenant.

**LA PRÉSIDENTE :**

2155           Merci de ce point-là, monsieur.

                  Alors, on vous revient sur ça parce que je pense qu'il y a certaines choses qu'il va falloir examiner plus attentivement, pour aussi que les gens aient de l'information pour préparer leur mémoire, parce qu'il y a quand même, comme on a pu le constater ce soir, des gens qui  
2160 considère qu'il va y avoir des impacts. Alors, on vous reviendra avec ça. Merci.

                  J'inviterais maintenant monsieur Jean Spain, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Spain.

**M. JEAN SPAIN :**

2165           Bonsoir. Madame la Présidente, on parle sur le tracé de voie de contournement d'affichage, j'aimerais savoir quel type d'affichage sera permis en bordure de cette voie de contournement. Et on parle également de comité qui pourrait être appelé à négocier ce type d'affichage là, j'aimerais avoir des précisions sur ce comité-là, s'il vous plaît.

2170

**LA PRÉSIDENTE :**

                  Quand vous parlez « en bordure », vous parlez en bordure de l'emprise ou à l'entrée de la ville et à la sortie?

2175

**M. JEAN SPAIN :**

                  Non, d'après ce que je comprends de ce qui a été mentionné, c'est l'affichage en bordure de la voie de contournement, c'est-à-dire de l'emprise, non pas aux deux extrémités nord et sud,  
2180 mais bien sur la voie de contournement.

**LA PRÉSIDENTE :**

                  Et vous voulez avoir des précisions sur le comité...

2185

**M. JEAN SPAIN :**

                  Oui.

2190

**LA PRÉSIDENTE :**

... qui va décider de ça?

**M. JEAN SPAIN :**

2195

Oui, exactement.

**LA PRÉSIDENTE :**

2200

Monsieur Tremblay.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2205

Alors, je comprends donc qu'il s'agit d'affichage pour indiquer qu'il y a à l'intérieur de la ville certains commerces, certains produits touristiques ou autres qui peuvent être d'intérêt donc pour les affaires à La Tuque. Alors, je comprends que c'est ça la question, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2210

Est-ce que c'est ça, monsieur? En fait, c'est de la promotion de certains produits et commerces, c'est ça?

**M. JEAN SPAIN :**

2215

Madame la Présidente, il faudrait savoir comment le Ministère... de quelle définition le Ministère accorde à l'affichage. Est-ce que ce sera ce type d'affichage là sera permis ou ce ne sera pas ce type d'affichage là qui sera permis?

2220

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on pourrait avoir des informations, des précisions sur la politique d'affichage du ministère des Transports, s'il vous plaît?

2225

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2230

L'affichage sur les commerces est réglementé par la Loi 1 et est permis à l'extérieur de l'emprise suivant différents corridors avec différents types de panneaux. Alors, le premier corridor étant 30 mètres, à partir de l'emprise, et dans les milieux boisés il y a des particularités, il peut y avoir, donc, certaines... certains ajustements entre guillemets.

2235

L'affichage touristique, la signalisation touristique, la signalisation bleue est permise à l'intérieur de l'emprise, donc il faut que le commerce soit inscrit à l'ATR, à l'Association touristique régionale dont il fait partie et permet, donc, de faire un certain acheminement, une certaine signalisation moyennant paiement par le commerce, donc, qui fait partie de l'association touristique, signalisation bleue.

2240 La signalisation qui indique maintenant l'agglomération ou l'entrée d'une ville, à chaque extrémité, est réglementée à l'intérieur de la Loi 1 et est permise à la limite de l'emprise, disons-le comme ça, et sur cette signalisation-là, il est possible d'utiliser des logos, non pas des marques de commerce ou des commerces, mais des logos qui permet – je donne ça comme exemple, là – qui permet donc, à l'usager de la route, de reconnaître, d'abord un, qu'il arrive à la limite d'une ville, et de reconnaître rapidement qu'il y a certains... qu'il peut, par exemple, avoir accès à de restauration, à du logement, et cetera, différents services, biens et services.

2245 Le comité dont on a parlé lors de la présentation de l'étude d'impact sur la vente au détail... économique sur la vente au détail en présence de la Chambre de commerce, de tout le milieu, la Ville, et cetera, là, j'oublie des noms, mais enfin, tous ceux qui ont été mentionnés, là, précédemment, SADC, CLD, et cetera, alors on a dit à ces gens-là, on a suggéré, et d'ailleurs 2250 c'est ce que l'étude mentionnait, là, que ce serait bien de, éventuellement, commencer à discuter des possibilités de signalisation et de développer un concept.

2255 Alors, le comité est en voie de formation, il n'est pas formé à ce moment-ci, mais donc, ce serait les représentants du milieu de la Ville, du milieu de la Chambre de commerce, des différents intervenants économiques en fin de compte. Alors, c'est ça qui... il n'est pas fait le comité, il y a une porte ouverte à en faire un avec la collaboration de Transport Québec, évidemment, pour arriver à faire quelque chose qui permet, donc, de situer ce qu'il est possible de retrouver à l'intérieur de la Ville, aux deux extrémités notamment, et... en tout cas et de l'étudier complètement, là.

2260

2265 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand vous parlez, monsieur, qui va décider de tout ça, est-ce que vous vouliez savoir qui va prendre le *lead* pour former le comité?

2270 **M. JEAN SPAIN :**

Non, les informations assez claire là-dessus; par contre, il serait peut-être intéressant de savoir quels pouvoirs auront... aura ce comité-là.

2275 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est qui qui prend la décision finale?

2280 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

En fin de compte, ce que l'on dit, le ministère des Transports, pas plus que n'importe quel intervenant, n'a le pouvoir de changer les lois en vigueur. Alors, ce que l'on dit simplement, c'est

qu'on va s'aider tout le monde puis on va essayer de voir ensemble comment on peut résoudre, puis ça peut peut-être aller plus vite de le faire cette façon-là.

2285            Alors moi... on a suggéré à ce moment-là que le leadership du comité soit assuré par le  
ministère des Transports et que tout le monde qui... donc, qui ont des choses à mentionner soit  
invité. Je l'ai mentionné tantôt, tout le milieu donc économique et commercial, la Ville également,  
et qu'on voie ensemble comment on peut faire un concept qui va satisfaire le maximum  
d'individus, le maximum de commerces, de clients, tout en respectant, bien évidemment, les lois  
2290 et règlements en vigueur. Alors, ça permettrait, donc, une tribune à tout le monde puis des  
explications puis du travail avec des avis juridiques lorsque nécessaires, on a accès à tout ça, là,  
au ministère des Transports.

2295            Mais l'objectif n'est pas d'aller à l'encontre des lois et règlements, l'objectif est de... en  
considérant ça, qu'est-ce qu'on peut faire? Et de vider la question pour ne pas laisser les gens  
en plan, mais essayer de s'occuper de cet impact-là autant qu'on le peut.

**LA PRÉSIDENTE :**

2300            Merci. Avez-vous une deuxième question?

**M. JEAN SPAIN :**

2305            Oui, considérant toujours ce comité-là, Madame le Présidente, est-ce qu'il sera formé  
bientôt, c'est-à-dire disons en début de planification de cette voie-là, ou il sera formé très près de  
la réalisation de la voie, ce qui laisse peu de temps aux gens en place dans le comité de négocier  
et de s'entendre sur un type de signalisation?

**LA PRÉSIDENTE :**

2310            C'est quoi la procédure habituellement, monsieur Tremblay?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2315            Il doit... c'est ce que l'on mentionnait et on le maintient toujours, il doit, en autant que la  
voie de contournement soit autorisée, on s'entend, il doit être formé le plus rapidement possible à  
partir du moment où on est autorisés à faire le contournement. Il faut voir que la construction  
finale, si elle se faisait, ne pourra être faite avant, de mémoire, 2008. Alors donc, même si on  
commence à construire par le centre, entre guillemets, les ponts, ces choses-là, les structures  
étant une cassure de construction dans la continuité, on peut... il est nécessaire de commencer à  
2320 discuter de ça assez rapidement au moment où le projet est autorisé.

**M. PIERRE ARNOUX :**

2325            Si je peux ajouter, Madame la Présidente, une aussi des recommandations quand on a  
visité la ville de La Tuque... pas la ville, pardon, la ville de Val-d'Or et de St-Ferdinand, c'était

justement que ce comité soit formé... les gens qu'on a rencontrés nous disaient que ce comité devait être formé rapidement et bien sûr bien avant la construction de la voie.

**LA PRÉSIDENTE :**

2330

Merci. Est-ce que ça répond à votre question?

**M. JEAN SPAIN :**

2335

Merci, Madame la Présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

2340

Merci, monsieur Spain.

J'inviterais maintenant monsieur Yves Riberdy. J'espère que je prononce bien votre nom. Bonsoir, monsieur Riberdy.

**M. YVES RIBERDY :**

2345

Bonsoir, Madame la Présidente. Deux questions d'éclaircissement. Un, c'est le premier choix, le choix qui est défendu par le Ministère actuellement, qui est l'alternative E, qui semble à mes yeux être la solution à long terme du trafic autour de La Tuque, qui est une activité humaine, je pense, le trafic, au détriment de la vie économique d'un sous-milieu de 10 000 de population, dont les autres alternatives de bassin secondaire de population sont à distance de 80 milles de chaque côté.

2350

**LA PRÉSIDENTE :**

Et votre question?

2355

**M. YVES RIBERDY :**

Qu'est-ce qui repose le choix sur la solution à long terme versus la vie économique du milieu?

2360

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

2365

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, on a expliqué dans la présentation, et il est expliqué également dans l'étude d'impact et notamment à une annexe qui fait le cheminement de décisions qui conduit finalement au tracé de contournement. Alors... donc, lorsqu'on considère l'ensemble des critères qui ont été

2370 observés, la réponse ou le résultat qui nous apparaît le plus cohérent avec... ou répondant le mieux plutôt aux objectifs du projet est la voie de contournement Est.

Quant à l'étude d'impact... c'est-à-dire aux impacts sur les commerces, alors c'était un élément sur lequel on avait une... je dirais, des imprécisions plus importantes, je dirais, il y a un  
2375 an que maintenant, alors on a produit une étude avec l'aide de la firme qui est présente ici et un économiste, monsieur Bergevin, on aura l'occasion, donc, de le rencontrer et de lui poser des questions plus pointues, mais on a caractérisé la perte économique sur la vente au détail.

Alors, on n'a pas dit : « Il n'y a rien », il y a quelque chose, il y a un impact et on le situe  
2380 environ à 4 % sur le volume de commerce au détail de la Ville de La Tuque.

Ce que l'on a fait également à l'intérieur de cette étude-là, c'est qu'on a visité deux localités sur lesquelles il y a eu... ils ont subi, finalement, des contournements, et on l'a fait après la construction du contournement, soit Val-d'Or et St-Ferdinand. Dans les deux cas, les gens  
2385 reconnaissent qu'il n'y a pas eu d'impact majeur au niveau économique, c'est ce que dit l'étude, et il y a eu, sur les commerces les plus vulnérables par rapport à ces voies de contournement, un certain repositionnement du marché. Je ne sais pas si j'emploie un bon mot, mais un certain repositionnement. Donc, le gain... la perte, pardon, a été reprise après quelque temps, peut-être quelques années, on pourra le faire préciser par monsieur Bervevin.

Alors, donc c'est... le projet de contournement de La Tuque, à quelque part évidemment est un compromis. Alors, on ne peut pas... ce n'est pas tout noir ni tout blanc, mais c'est un compromis par rapport aux objectifs du projet : régler la gêne causée par le trafic lourd au centre-ville surtout, disons-le... appelons... bon, alors on règle le cas.  
2390

Tous les autres tracés nous amènent à une transposition du problème dans une autre partie de la ville, soit plus à l'est, quand on est en Pied-de-Côte, soit proche du Lac St-Louis – je ne voudrais pas me tromper de mot, là, près de l'usine Wayagamac, c'est-tu ça St-Louis? – lorsqu'on est plus à l'ouest, donc près de l'usine Wayagamac, B, B' tracé en milieu urbain.  
2400

Alors, c'est une préoccupation – le départ de l'étude du projet, c'est un des éléments importants qui a été mentionné : on voudrait que vous régliez le problème dû au trafic... trafic induit ou présent au centre-ville.

Maintenant, il y a un impact qui est quand même... on juge faible, mais sur le commerce au détail, alors bon. Là, dépendamment comment la Ville, avec sans doute notre concours, fera son règlement sur le camionnage, bien il y aura des impacts différentiels, je dirais, par rapport à la circulation du trafic lourd pour la question des livraisons locales. Parce qu'on sait qu'un règlement sur le camionnage n'a pas pour effet d'empêcher les camions qui ont à faire des livraisons d'en faire.  
2405  
2410

Alors, pour illustrer ce que je veux dire, si je mettais en zone rouge l'usine Smurfit-Stone jusqu'à l'entrée sud à partir du contournement dans l'actuelle 155, ça voudrait dire que les gens peuvent accéder de partout, de tout partout, pour aller n'importe où. O.K., alors en tout cas, on



2415 pourra préciser ces choses-là, mais donc, il faut être relativement judicieux dans le choix de la zone qui sera interdite aux camionnage de transit.

2420 Mais donc, je reviens en conclusion, parce que je suis allé peut-être un peu dans les détails là-dessus, mais c'est une solution de compromis, mais malgré que ce soit une solution de compromis, ce que nous, il nous est apparu le plus correct pour satisfaire les objectifs du projet, c'est le contournement. Et d'ailleurs, on est en lien ou on est cohérents avec ce que la municipalité nous a demandé et ce qu'une pétition de beaucoup de monde nous ont demandé également, 3000 noms à l'époque.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

2430 J'aimerais ça si vous pouviez faire un bref résumé de ce que vous avez présenté dans l'addenda 3. Parce que là, vous avez regardé différentes variantes, vous l'avez passé tout à l'heure aussi dans votre présentation, pour que les gens puissent savoir : quand on vous donne le mandat d'établir un tracé, comment ça se fait un tracé? Qu'est-ce qu'on examine? Et comment finalement la décision finale d'un choix est faite? Parce que, semble-t-il, l'historique ici ça date quand même de 1989, il y a eu moult tracés, il y a toujours eu de l'opposition. On va essayer cette semaine, là, de déblayer beaucoup de choses puis d'y voir clair.

2435 Tout à l'heure vous disiez dans votre présentation qu'il y avait des options qui avaient été éliminées complètement. Si vous nous faisiez un bref résumé de tout ça, là, on pourrait peut-être partir de quelque part et tous au même niveau. Ça va?

2440 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui, mais...

2445 **LA PRÉSIDENTE :**

Avec quand même des acétates, là, pour qu'on puisse s'y retrouver.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2450 Ce que l'on a préparé, c'est comment un tracé se construit au niveau technique. C'est juste pour...

**LA PRÉSIDENTE :**

2455 Oui?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2460 ... ce que moi j'avais compris lorsqu'on s'était rencontrés sur les présentations à préparer. Ça, on peut vous présenter ça et ça va vous donner quand même un certain nombre d'informations intéressantes, je pense.

2465 Sur l'annexe 3, alors là ça touche finalement tous les tracés qui ont été décantés, ça serait comme en deux étapes.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2470 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

On pourrait, si vous le voulez bien, commencer par : comment se fait un projet? Alors, c'est Jean-François qui va vous présenter comment se fait la conception d'un tracé.

2475 **LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît.

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

2480

Oui, je vais vous faire une brève présentation, un peu succincte, des principaux éléments qui constituent le choix d'un tracé au niveau technique.

2485 Bon. On situe ça sur cinq étapes principales. La première étape, naturellement, c'est de prendre connaissances des objectifs du projet, c'est-à-dire qu'au niveau tracé, il y a des objectifs qui ont été définis et puis on recherche à ce moment-là quels sont les tracés possibles.

2490 En deuxième étape, qu'est-ce qui pourrait être des tracés viables, dépendant des objectifs. En deuxième étape, on recherche l'information. Une fois qu'on a des objectifs et puis qu'on a des possibilités de solutions, on va chercher sur les terrains des données. Sur le terrain, c'est des données topographiques, les sols rencontrés, l'hydraulique, c'est-à-dire l'eau du secteur, c'est-tu des rivières? Comment elles se drainent? Les tourbières, ces choses-là, les immeubles qui sont rencontrés.

2495 Il y a des données environnementales, les milieux traversés, les contraintes avec les espèces menacées ou rares, l'archéologie, des sites de grande valeur ou d'autres éléments humains aussi qui peuvent être tenu compte.

2500 Il y a les données socio-économiques, les occupations humaines, les commerces, les industries, ça peut être aussi les accès, le développement économique, il y a un paquet d'ensembles socio-économiques qui sont regardés.

2505

Bon. Suite à ces données-là, on peut, de façon préliminaire, demander des études qui nous servent à déterminer les problématiques qu'on entrevoit à ce moment-là et nous définissent les causes et leurs effets.

2510

C'est à partir de cette... on tombe à une troisième étape, qui nous permet, avec ces données-là, d'évaluer les solutions des tracés possibles, une série de tracés. Bon. À partir des études des données et relevés, diverses hypothèses sont émises. Donc, c'est une troisième étape.

2515

La quatrième étape, bon, c'est là qu'on parle vraiment, là, des tracés, comment qu'on fait un tracé, là, je vais aller plus en détails. Chacun des tracés est évalué sous différents aspects, c'est la sécurité, la fluidité, qui sont... et d'autres aspects que je vais voir un petit peu plus tard.

2520

Dans sécurité. On parle de principalement les pentes de la route, les distances de visibilité, c'est-à-dire que, bon, quels pourcentages maximum de pentes sécuritaires doivent être faits; les distances de visibilité, c'est-à-dire les distances... s'il y a une intersection, quelles sont les distances à l'arrêt pour pouvoir être visible. Quelles sont les distances nécessaires pour pouvoir virer à gauche de façon sécuritaire ou pouvoir tourner à droite. Pour anticiper aussi un obstacle sur la route, donc, s'il y a des pentes très fortes ou des variations de pente trop forte pour que des obstacles ne seraient pas visibles, il y a des... dépendant de la vitesse de conception qu'on décide, on doit s'assurer que ce soit respecté.

2525

Il y a différentes normes. Les rayons de courbe, évidemment si une courbe n'a pas... l'ensemble des courbes doivent avoir des... ne doivent pas être trop prononcées, selon la vitesse pratiquée, sinon, des rayons de courbure trop abruptes, bien naturellement, c'est... dépendamment des vitesses, peuvent causer un problème.

2530

L'enchaînement de ces rayons de courbure... de courbes de la route là doivent être confortables à l'usager également pour être sécuritaires.

#### **LA PRÉSIDENTE :**

2535

Je vous interromps, ça, c'est aspects-là, c'est par ordre d'importance, là? Le premier que vous regardez, c'est la sécurité; le deuxième, la fluidité, et cetera? Vous nous les présentez pas ordre d'importance?

#### **M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

2540

C'est-à-dire que le Ministère a... naturellement, cible beaucoup plus la sécurité maintenant que... avant on cherchait la fluidité, la capacité de pouvoir transiter du volume. C'est sûr que la sécurité, la fluidité, mais il faut bien comprendre que même quand on va le voir plus loin, si on regarde la géométrie ou les impacts sur le milieu, un aspect peut arriver, comme l'environnement sonore peuvent faire changer complètement un tracé de place.

2545

C'est-à-dire que pour le Ministère, naturellement, la sécurité de la route est un élément primordial. Mais au niveau du choix du tracé, il peut arriver que la route soit sécuritaire, qu'elle réponde à toutes ces choses-là, mais qu'elle soit inacceptable du point de vue du milieu... des impacts sur le milieu. Ça fait que ça... Mais c'est sûr que pour le Ministère, bien on regarde les aspects sécurité, fluidité, impacts sur le milieu, c'est des éléments majeurs.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Allez-y.

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

La fluidité, c'est le volume de circulation, c'est-à-dire le nombre de véhicules qu'on entrevoit qui vont emprunter la route. Le type de véhicules rencontrés, quand on parle de La Tuque, on parle que la 155 peut transiter jusqu'à 25 % de camions, 30 % dépendant; ça peut aller à 10 %, tout dépend naturellement des endroits.

On parle des voies lentes, c'est-à-dire s'il y a des camions, si le pourcentage de camions est fort, il faut s'assurer que les camions puissent l'emprunter à une certaine vitesse. Les voies de dépassement, c'est-à-dire la capacité que les gens ont la possibilité sur une certaine longueur de dépasser, parce que ça peut devenir même à la limite aussi quelques chose de sécuritaire, si les gens prennent des chances, quand les voies de dépassement sont trop... sont absentes.

Dans le cas présent, on va être autour de 60 %, qui est la capacité de dépassement, qui est conforme aux normes du Ministère, les... – pour une route nationale, parce que tout dépendant des routes, mais dans le cas de la route nationale, c'est ce qu'il y a de plus sévère après une autoroute.

Les projections d'augmentation du trafic sont aussi des éléments qui sont regardés, c'est-à-dire la capacité que dans le futur la route va répondre aux besoins. C'est un des critères d'ailleurs qui signifie que la solution est à long terme, c'est-à-dire que cette route-là aura les capacités pour les 50 prochaines années, d'après nos estimations.

L'autre élément c'est la géométrie. La topographie du milieu rencontré, c'est-à-dire, bon, c'est un élément naturellement qui peut être aussi très important, parce que dépendant de la géométrie, la topographie rencontrée, on touche aussi par la bande, à la sécurité.

Il y a le balancement de remblais et des déblais, c'est-à-dire ce qu'on enlève, ce qu'on coupe dans les coupes de roc, ce qu'on enlève comme matériaux, on essaie que ce soit récupéré. Un, ça peut être du point de vue environnemental, mais même au niveau de l'utilisateur de la route, une route agréable, où la personne se sent confortable, c'est où il n'y a pas... ne se retrouve pas pendant des kilomètres dans des zones de déblai ou dans des pentes très... toujours en remblai sur des très grandes distances. C'est des routes qui semblent plus harmonieuses pour la personne qui utilise la route.

Les pentes de talus, évidemment. Les coûts des tracés, c'est un élément qui est naturellement... qu'on ne peut pas ignorer. La classification de la route, c'est-à-dire là, dans ce cas-là, c'est une route nationale avec un gabarit B de... c'est-à-dire 3,7 mètres de voie. Le drainage de la route et l'harmonisation naturellement des différents rayons de courbure de la route, c'est-à-dire on parle des transitions, mais également de... en pente, mais aussi en courbes et on doit s'assurer qu'au niveau géométrie, tout cela se fasse de façon harmonieuse puis sécuritaire.

Et puis les impacts sur le milieu, l'environnement sonore, les vibrations du trafic lourd, les riverains le long du tracé, les écosystèmes traversés et les aspects socio-économiques. Donc, c'est des éléments qui sont tous évalués dans un tracé.

Dans le cas de La Tuque, comme on a mentionné par monsieur Tremblay, il y a un compromis à faire à travers tous ces éléments pour choisir le meilleur tracé, puis qui a été présenté.

Et la cinquième étape, qui est la consultation, il faut bien comprendre que maintenant le ministère des Transports a même établi dans ses normes comme quoi qu'il y a une consultation... qu'il doit y avoir accord de la population au niveau des tracés le plus possible naturellement, mais ça fait parti de son processus de conception routière.

Les commentaires servent à ce moment-là à bonifier les tracés proposés et envisager de nouveaux tracés possibles et, suite aux commentaires ou consultations – on l'a vu dans les différents documents de l'étude d'impact, puis le nombre de tracés qui a été proposé répond un peu à cette question-là – on retourne aux étapes deux, trois ou quatre, c'est-à-dire qu'on retourne soit à refaire de nouvelles solutions possibles, on revoit nos études, on fait de nouvelles études, on va peut-être chercher de nouvelles informations ou on bonifie le tracé existant actuel, comme probablement que s'il y avait un choix, disons, d'une solution actuelle, il y aurait des bonifications à faire à ce niveau-là.

Donc, c'est un processus constant jusqu'à un certain point pour pouvoir présenter un projet qui nous semble acceptable.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais avoir quelques précisions sur ce que vous avez présenté. La classification de la route, c'est une route nationale, donc ce n'est pas une autoroute, là, c'est une route à quatre voies et pas séparées par une large emprise comme sur les autoroutes, c'est ça? Est-ce que vous pourriez préciser, s'il vous plaît?

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

Bon, la classification, nous avons un document qui nous permettrait d'aller plus en détails, mais en gros, la classification des routes au Québec, c'est des classifications d'autoroutes. Une

autoroute, ça veut dire qu'il n'y a aucun accès qui est... même au niveau des échangeurs, des intersections, il y a une limitation de l'accès qui se fait par échangeur.

2640 Dans les routes nationales, qui est la deuxième catégorie la plus importante, on parle de routes qui, dans le cas d'un contournement, dans ses normes prescrit de mettre des non-accès. Bon. Il y a des non-accès pour garder la fonctionnalité et la fluidité du tracé proposé, mais ce n'est pas quelque chose d'aussi restrictif qu'au niveau des autoroutes, c'est-à-dire que certaines routes, certains accès comme routes, comme le chemin Wayagamac ou des traverses de motoneiges ces choses-là, sécuritaires, peuvent être aménagés, mais c'est juste que ça restreint  
2645 énormément le développement le long du tracé.

Il y a des routes régionales qui sont de gabarit plus... gabarit, c'est-à-dire que la largeur de la chaussée, la largeur de la plate-forme est plus étroite, les pentes sont plus accentuées. Et puis après ça on passe au local où la chaussée est encore plus étroite, les pentes encore plus  
2650 accentuées de talus, c'est-à-dire les talus peuvent être deux dans un, alors que dans le cas d'une route nationale, c'est quatre dans un, trois dans un, sinon on doit mettre des litières de sécurité.

2655

**LA PRÉSIDENTE :**

Quand vous parlez que vous faites... quand vous faites un tracé de route, vous l'envisagez pour 50 ans à venir, est-ce que c'est pour une route nationale ou pour une autoroute?

2660

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

Normalement, les designs de conception ne sont pas... ne sont pas nécessairement aussi longs. C'est dans le cas présent, le gabarit de la route étudié d'une route nationale avec  
2665 le pourcentage de véhicules lourds, on l'estime qu'avec les... d'après nos prévisions, que cette route-là va pouvoir suffire à la demande sur plusieurs années, au-delà même des normales normales de conception dans ce cas-là, là. Parce que c'est le volume de trafic qui décide ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2670

Parce que dans les études sectorielles qui ont été faites, en général on parle jusqu'en 2018, donc ce n'est pas 50 ans. Est-ce que c'est parce qu'on départ on vous avait demandé de faire un contournement? C'est quoi pour vous quand on vous demande de faire un contournement, ce n'est pas le premier cas ici, est-ce qu'à ce moment-là il y a différentes règles  
2675 qui s'appliquent? Parce que là, avec le tracé revenu, c'est vraiment... ce n'est plus juste un contournement, là, c'est une route nationale qui est à l'extérieur de la ville. Je ne sais pas si vous comprenez la différence.

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

2680

Je vais essayer de répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

2685 Parce que ce que j'essaie de dire, c'est qu'au niveau du tracé urbain, par exemple, qui est  
proposé, la B, B', on parle d'un contournement d'un centre-ville; avec le tracé E qui est retenu, ce  
n'est plus juste un contournement d'un tracé urbain, c'est vraiment une route nationale qui sort  
complètement de la ville. Dans ces cas-là... parce qu'au niveau des études qui ont été faites, par  
exemple, à Val-d'Or, et cetera, il y avait plusieurs cas, vous avez regardé, ça se compare  
2690 comment à ce qu'on a ici, là?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2695 Mais juste pour faire une petite précision, la route nationale, actuellement elle passe dans  
le centre-ville de La Tuque et le développement s'est fait...

**LA PRÉSIDENTE :**

2700 Oui. Un moment, s'il vous plaît.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2705 ... le boulevard Ducharme, c'est la 155, là, et ailleurs, c'est la 155. Bon. Sauf que la route à un  
moment donné, par le développement, et cetera, là elle crée des... elle induit de la gêne due au  
trafic, donc du mécontentement et des problèmes, de vibration, on l'a dit, de bruit, de pollution  
entre guillemets, de sécurité, et cetera.

2710 Alors, également la fluidité, il est plus long de traverser... je ne sais pas au total combien  
de lumières, mais il y a quand même un certain nombre de lumières, que d'être capable de  
passer par un contournement, et cetera.

2715 Donc, à ce moment-là, ce qui se produit c'est que les gens, dans à peu près à tous les  
endroits où moi j'ai travaillé en tout cas, nous demandent d'avoir un contournement. Le  
camionnage est souvent une raison. Par exemple, Ste-Anne-de-Portneuf était une raison, sur la  
Côte-Nord.

2720 Alors là, la route elle est relocalisée et l'objectif, c'est de ne pas recréer le problème, donc  
c'est pour ça qu'on parle de limitation des accès. On ne voudrait pas contourner le  
contournement. Il y a des cas au Québec, St-Alban en est un, je crois, où il y a eu trois  
contournements. Alors, on ne voudrait... – dans le passé, là – on ne voudrait pas recréer le  
problème un petit peu à côté. Parce que c'est quand même des sous et... bon.

2725 Alors, c'est pour ça qu'il y a des accès limités, très limités en fait, et donc, l'implantation de servitudes de sans accès dans le cas de contournement.

2730 Une route nationale, donc, a une largeur standardisée, si on veut, on parle dans ce cas-là de 3,7 mètres. La capacité au dépassement à 60 % qui est dans la norme d'une route nationale, est atteinte parce que soit qu'on a la visibilité pour être capable de dépasser, donc quelque chose comme 250, 300 mètres, en tout cas, on pourra vérifier dans les normes. L'autre élément, c'est que dans les pentes de plus de x pour cent – je m'excuse, la mémoire me fait défaut – il y a des voies lentes qui sont construites, de façon à ce que les gens puissent conserver le plus possible leur vitesse de déplacement.

2735 Alors, c'est un peu le... – mais lorsque la route nationale est relocalisée parce qu'elle a perdu de sa fonctionnalité, parce qu'une ville s'est développée autour, il y a un contournement et beaucoup de cas au Québec sont comme ça, et ailleurs aussi, mais l'expérience a démontré qu'il y a des normes – Jean-François y a référé tantôt – que quand il y a contournement, des sans accès doivent être implantés ou une limitation d'accès, parce que ce n'est pas... il faut quand même donner certains accès, par exemple, aux lots... l'enclavement possible, et cetera, alors... mais très limité pour ne pas recréer la même problématique dans x nombre d'années, avec une relocalisation de tous les commerces, et cetera. Je ne sais pas si...

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, merci. On revient à monsieur Riberdy. Merci de votre patience. La question de monsieur, c'était finalement de privilégier que lui considère un scénario par rapport à un autre, où on peut avoir une prétention de préjudice. Alors, on a regardé comment on développait un tracé, on a regardé quand même qu'après avoir regardé toutes les contraintes techniques, on regarde l'impact sur le milieu. Dans ce cas-ci, j'aimerais quand même qu'on revienne, là, à notre projet, et qu'on réponde dans la mesure du possible à la question de monsieur Riberdy, s'il vous plaît.

2755 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

O.K. Alors, la deuxième partie de ce qu'on devait effectivement présenter, c'est l'annexe 3. Là, je vais laisser monsieur Arnoux présenter le cheminement qui est présenté dans l'étude d'impact.

2760 **M. PIERRE ARNOUX :**

Si on peut remettre peut-être celui du début? C'est ça. Normalement, quand on fait une étude d'impact, au départ, on prend plusieurs variantes pour justement les comparer et essayer de prendre la variante optimale. Dans le cas de La Tuque, si on regarde l'acétate, il y a énormément de variantes qui avaient été générées, qui ont fait l'objet de consultation de certaines études et la plupart ont été rejetées par la population. Et finalement, on est arrivés à un consensus qui était la voie... le contournement Est, et le MTQ a donc décidé de faire une étude d'impact uniquement sur une variante.



2770

Donc, on a fait l'étude d'impact au départ sur la variante... la variante rouge, celle qui est présentée. C'est vrai qu'après, le ministère de l'Environnement nous a demandé de faire une étude de variantes, justement parce que dans les procédures d'étude d'impact, il fallait étudier plusieurs variantes.

2775

Ceci dit, bien on a fait un peu l'étude à rebours, où on est repartis en essayant de prendre trois tracés représentatifs : un tracé urbain, parce que là... complètement urbain, utilisant en majeure partie la route 155 et une bretelle par la rue Tessier, donc qui est le... ce qu'on a appelé le tracé urbain; une semi-urbaine, qui a emprunté le boulevard Ducharme en grande partie et ensuite, qui à allait à l'extérieur de la ville, le tracé Pied-de-Côte; et un contournement complet. C'est un peu les trois alternatives qu'il y avait.

2780

Et à partir de là, bien c'est vrai, on a défini une série de critères qui sont identifiés dans... – on peut déplacer un peu quand on identifie les critères un peu plus loin? Des critères techniques comme la capacité du réseau, c'est-à-dire la capacité de répondre à la demande de transport future – voilà -- des critères... les gains de temps, l'amélioration de la sécurité pour l'ensemble des usagers, des critères d'aménagement du territoire aussi. Qu'est-ce que le schéma d'aménagement, par exemple, demandait?

2785

2790

Une série de blocs de critères ensuite concernant les aspects techniques et financiers, où est-ce qu'on prenait plus d'emprise, les difficultés techniques, les coûts de réalisation. – Peut-être qu'on l'a dans la suivante, c'est celle-ci. – Et les aspects sociaux et environnementaux, où on analysait la qualité de vie, la sécurité, le cadre bâti, les impacts visuels, et cetera, les activités récréatives. Donc, on avait identifié toute une série de critères et pour chacun de ces critères, on a fait la comparaison, donc, avec les trois variantes, en faisant ensuite une certaine pondération des critères. Pour arriver finalement au choix de la variante, le contournement Est.

2795

Mais c'est vrai que cet exercice-là a été fait après, parce que justement au début, tous les tracés avaient été rejetés par... lors de consultations publiques.

2800

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si je résume, il y a de nombreux critères qui sont analysés, là, ce n'est pas seulement les aspects socio-économiques, pour choisir un tracé à retenir. Je ne sais pas si vous vous y retrouvez, monsieur Riberdy?

2805

**M. YVES RIBERDY :**

Oui, je retrouve qu'on met beaucoup beaucoup d'emphase sur l'infrastructure physique où on va aller sur la route, mais très peu d'analyses et de recherches sur l'impact socio-économique du milieu. Je trouve que la proposition du Ministère va détruire cette ville-là totalement. Je m'excuse d'émettre une opinion, là, mais...

2810

**LA PRÉSIDENTE :**

2815

Vous pourriez nous l'écrire dans un mémoire en deuxième partie?

**M. YVES RIBERDY :**

2820

Certainement, ça va être écrit.

**LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une deuxième question?

2825

**M. YVES RIBERDY :**

2830

Oui. Je voudrais qu'on m'explique la comparabilité des bassins économiques de La Tuque de 10 000 de population avec Val-d'Or et St-Ferdinand. Les bassins économiques, je ne parle pas des populations immédiates. Ici, on a un bassin de 10 000 de population, après ça, c'est des arbres.

2835

**LA PRÉSIDENTE :**

De Val-d'Or et de? St-Ferninand?

2840

**M. YVES RIBERDY :**

St-Ferdinand. Les deux paramètres qu'ils nous ont dit qu'ils étaient très très comparables.

2845

**M. PIERRE ARNOUX :**

Pour expliquer la démarche...

**LA PRÉSIDENTE :**

2850

Oui, allez-y.

**M. PIERRE ARNOUX :**

2855

... – excusez-moi. Pour expliquer la démarche qu'on a prise, le ministère des Transports a d'abord identifié, là, toutes les voies de contournement qui avaient été faites au Québec depuis les 20 dernières années. On en a listé toute une série. On a essayé ensuite... bien, on avait des critères, justement, l'importance du trafic lourd, la vocation industrielle de la municipalité, la population ça rentrait en ligne de compte. Et finalement, de cette vingtaine, on en a ressorti

2860 quatre. Il y a Val-d'Or, St-Ferdinand, et deux autres dont je ne me rappelle plus, je pense que c'était dans la... St-Georges-de-Beauce et Jonquière.

Et on a présenté ces quatre cas au milieu, lors d'une réunion, en disant : « Voilà, les quatre cas qui nous semblent... – on avait identifié toute une série de critères – qui nous  
2865 semblent les plus représentatifs. » On ne pourra jamais représenter La Tuque exactement, mais enfin, qui ont le plus de similarités, en particulier pour le camion lourd. Et suite à des discussions avec le milieu, on a décidé de retenir Val-d'Or, qui a quand même une vocation industrielle importante, qui est un milieu isolé aussi, comme La Tuque, qui a une population plus importante, c'est vrai, mais qui a une dimension de trafic lourd aussi très comparable.

2870 St-Ferdinand, il y avait une vocation touristique aussi, c'est pour ça un peu qu'on l'a retenue. Il y avait une problématique de trafic lourd importante aussi, c'était tout ce qui venait de la région de Black Lake et qui allait rejoindre l'autoroute 20. Donc finalement, on a comparé ces deux-là, mais les choix de comparables n'étaient pas... ne sont pas énormes. Mais on pense  
2875 quand même que ces deux-là reflétaient bien différents aspects, mais c'est sûr qu'on ne pourra jamais avoir un cas exactement similaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

2880 Ça va?

**M. YVES RIBERDY :**

Ça démontre la faiblesse de la recherche.

2885

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur. J'inviterais maintenant monsieur Normand Beaudoin, s'il vous plaît.  
Bonsoir, monsieur Beaudoin.

2890

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

Bonsoir. Ma question s'adresse au ministère des Transports. Si j'ai bien compris, pour rentrer dans la ville de La Tuque, on va avoir trois facilités : le côté sud, le côté nord et la bretelle  
2895 d'accès via le Lac Panneton. Alors, ma première question est : de quelle façon seront aménagées les voies d'accès?

**LA PRÉSIDENTE :**

2900 Pour les trois?

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

Pour les trois.

2905

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour les trois. Alors, si on peut commencer par la partie sud? – On a un problème avec les micros?

2910

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2915

Ça va. Donc, il y a des simulations visuelles qui sont accrochées au mur là-bas... pas au mur, mais au présentoir, là, en arrière de moi, qui montrent donc de quoi ça va avoir l'air. Alors, les trois endroits où il sera possible d'accéder donc à La Tuque, seront aménagés de façon sécuritaire donc avec des voies de virage protégées dans les deux sens pour donc préserver la sécurité. Donc autant...

2920

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que je peux vous interrompre deux secondes? Ce que vous avez à l'arrière, l'avez-vous sur écran?

2925

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Je ne sais pas si... Non, on ne l'a pas malheureusement.

2930

**LA PRÉSIDENTE :**

Non? Merci.

2935

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Mais donc, ce que ça veut dire dans le fond, c'est qu'il y a des voies de refuge protégées qui permettent donc aux gens qui tournent de s'y réfugier. Le trafic qui continue dans un sens ou dans l'autre est capable de continuer. Il n'y a pas d'obstruction, là. Les élargissements sont faits en conséquence, que ce soit au sud, à Wayagamac, ou au nord, on fait le même design d'intersection, qui sont à niveau dans les trois cas.

2940

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça répond à votre question?

2945

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

Pas tout à fait. J'ai fait partie de la délégation qui est allée à Val-d'Or et une des recommandations qu'ils ont faites là-bas, c'est justement d'avoir des voies d'accès très sécuritaires. Il ne répond pas à ma question à savoir... Eux autres, ils ont été obligés de refaire leurs devoirs et de faire des carrefours giratoires.

2950

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que le Ministère envisage ici, pour l'entrée sud et nord au moins, des carrefours giratoires? Et si non, pourquoi?

2955

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2960

Non, on n'envisage pas de carrefours giratoires pour des raisons de coût, d'une part; et de topographie, au moins du côté nord, d'autre part. Un carrefour giratoire à angle, je ne sais pas trop comment... est non recommandé. Il y a une pente, là, du côté nord. L'autre élément, c'est qu'un carrefour en plan avec des voies de virage dans les deux directions est sécuritaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

2965

Quand vous déterminez s'il y a lieu de faire un carrefour giratoire, est-ce qu'il y a une question aussi de débit de circulation? Est-ce que ça entre en ligne de compte?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2970

Le carrefour giratoire est recommandé, si on veut, dans les cas où on veut que les gens réduisent leur vitesse, parce qu'il y a une déflexion qui est faite lorsqu'on rentre dans le carrefour et donc, qui permet de gérer, là, en fait, plus de véhicules à l'heure qu'une lumière ou qu'une intersection, là, mais dans le cas qui nous occupe, là, il n'est pas prévu de faire de carrefour giratoire. Et du côté nord, au moins, là, au niveau topographique, ce n'est pas possible.

2975

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dériger.

2980

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

En tout cas, ce serait très difficile, je vais rectifier mon...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2985

Dans l'étude d'impact, il y a des cartes en annexe, dans les cartes on retrouve aux deux extrémités, donc l'extrémité nord et sud, des zones qui sont hachurées, que c'est indiqué : impossible à construire. Qu'est-ce que ça veut dire «impossible à construire», selon les cartes qui sont indiquées?

2990

**M. PIERRE ARNOUX :**

2995

C'est dans le plan d'urbanisme de la ville de La Tuque, où il y avait des zones où c'était des zones qui sont à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, mais qui, pour des raisons topographiques ou des raisons de roc, ne peuvent pas être construites.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3000

Mais là actuellement le tracé, si je comprends bien, vient... disons emprunte ces zones-là?

**M. PIERRE ARNOUX :**

3005

Oui, mais on parle de construction résidentielle ou d'autres usages.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3010

Au niveau du rang des Hamelin, est-ce que c'est la même chose? Est-ce que c'est complexe aussi à construire à cause des pentes ou si c'est quelque chose qui peut être facilement envisageable?

**M. PIERRE ARNOUX :**

3015

Je ne saurais pas vous dire exactement sur l'ensemble du tracé. Je sais que dans le secteur sud, il y en avait, près du quartier des Filion, des zones non constructibles, mais dans le rang des Hamelin, je... il faudrait vérifier.

3020

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais c'est des zones qui sont... qui étaient prévues pour la construction résidentielle, mais par contre, pour une route, il n'y a pas de problème de pouvoir construire sur ces zones-là?

3025

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui, mais c'était identifié dans le plan d'urbanisme comme tel.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3030

Maintenant, dans l'étude... dans l'avis de projet en 98, il était question au rang des Hamelin de faire un viaduc, est-ce que c'est quelque chose qui a été envisagé à nouveau? Comment vous faites la connexion entre les Hamelin et...

3035

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non, ce n'est plus envisagé ou ce n'est pas envisagé de faire un viaduc à cet endroit-là.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3040

Donc, c'est un...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3045

C'est un carrefour en plan.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3050

... à niveau?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3055

À niveau, à niveau pardon, et c'est sécuritaire.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3060

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une deuxième question?

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

3065

Oui. Quels sont les moyens prévus pour faciliter la fluidité du trafic vers la ville?

**LA PRÉSIDENTE :**

3070

Vers la...?

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

3075

Vers la ville.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vers la ville.

3080

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

3085 Ce que je veux dire, c'est que lorsque les gens vont arriver côté sud ou côté nord, c'est qu'ils aient une facilité, que ce soit presque un automatisme d'aller vers la ville plus que de prendre la voie de contournement. Je parle pour les automobiles, là, c'est sûr, parce que les camions, ils vont les bifurquer, mais c'est pour faciliter l'accès des automobiles vers la ville. Parce que moi, je suis de la Chambre de commerce, puis on veut naturellement éviter que les gens aient une facilité de prendre la voie de contournement, mais bien la facilité de prendre vers le centre-ville.

3090

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que le ministère des Transports a prévu des choses?

3095

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3100 Alors, la facilité, d'une part, le fait de construire une intersection sécuritaire amène les automobilistes qui veulent aller à une ville à ne pas avoir de pression induite par la circulation et donc, d'avoir un accès sécuritaire pour le faire, mais quand on construit une voie d'évitement, on laisse le choix aux gens de prendre la voie qu'ils veulent prendre. Alors, ce n'est pas de forcer les gens à prendre la ville ou le contournement, sauf le camionnage, on s'entend par un règlement, mais c'est les gens qui décident où ils vont.

3105

Donc, l'accès étant sécuritaire, une signalisation étant... on a parlé d'un comité, là, qui... étant bien exécutée, bien faite, avec, je dirais, la mise en marché, entre guillemets, par des logos appropriés de ce qu'il est possible de retrouver comme produits et services à l'intérieur de la ville. Alors, c'est comme ça que nous, on pense que ça peut être... ou que c'est correct, là, comme accès à la ville.

3110

Donc, des voies de virage protégé, une visibilité adéquate pour être capable... une signalisation qui permet de repérer l'intersection, bien sûr, avec un acheminement, là, qui est déjà prévu. Mais enfin, il faut quand même prendre le soin de faire les bonnes signalisations.

3115

Alors donc, dans la... je réfère ici à la signalisation de destination qui permet de retrouver un village, là, quand on circule sur une route, au moyen des panneaux verts notamment, et la signalisation à l'entrée d'une ville, qui est à la limite de l'emprise, c'est celle-là dont on a parlé qu'il faudrait qu'il y ait un comité, on souhaite qu'il y ait un comité, puis on tend la main aux gens pour qu'ils fassent partie du comité. Alors, on pense qu'avec ça, les gens qui cherchent La Tuque vont le trouver, mais si quelqu'un ne veut pas y aller, moi, je...

3120

**LA PRÉSIDENTE :**

3125 Je pense que monsieur... je ne sais pas si... corrigez-moi, monsieur Beaudoin, mais je pense qu'il avait été suggéré lors des consultations du Ministère, il y avait des gens qui disaient



qu'il devrait y avoir un arrêt sur la 155 au lieu de sur le boulevard Ducharme, est-ce que c'est à ça que vous faites référence?

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

3130

Non, celle-là je ne suis pas... je ne peux pas vous répondre sur ça. Moi ce que je voulais, c'est surtout... monsieur Tremblay répond un peu différemment de qu'est-ce que je m'attendais. Moi, je voulais que ce soit justement plus fluide vers la ville que vers la voie de contournement. Lui, il dit qu'il faut que ce soit neutre pour tout le monde, c'est ça que j'ai compris?

3135

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ce qu'on a compris nous aussi.

3140

**M. NORMAND BEAUDOIN :**

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

3145

Merci. On va prendre une courte pause de 10 minutes. Donc, il est 10 heures et 10, à 10 heures et 20.

**22 h 10 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

3150

**22 h 21 – REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

3155

Alors, on poursuit. J'inviterais monsieur Guy Morrissette, s'il vous plaît. Bonsoir monsieur Morrissette.

**M. GUY MORRISSETTE :**

3160

Bonsoir, Madame la Présidente.

Ma question a un peu rapport au zonage au niveau de la voie de contournement comme telle. Il y a plusieurs secteurs, il y en a une bonne partie qui est au MRN puis il y a des lots privés, puis il y a des parties qui sont un peu à la municipalité, ce qu'on se demandait nous autres c'est quelle garantie à long terme qu'on peut avoir qu'il n'y aura pas de construction, soit résidentielle ou commerciale, au niveau de la voie de contournement?

3165

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

3170

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3175 Parce qu'au niveau de la voie de contournement, il va y avoir acquisition de servitudes de sans accès. Donc, sauf aux endroits, par exemple, où on a dit le Lac à l'Ours, un accès sécuritaire, les endroits de traversée piétonnière, les VTT, là, certains endroits qui sont à préciser puis à... où il y a des négociations à faire, là, mais... et aussi l'endroit où il y a... pas loin des quartiers des Filion, donc entre la nouvelle voie et le quartier des Filion, là, au-dessus du boulevard, là.

3180 Donc, à cet endroit là il va devoir... pour ne pas enclaver les lots qui se trouvent à être enclavés, bien il va devoir y avoir un ou quelques accès d'autorisés. Mais autrement que ça, il n'y a pas d'accès d'autorisé. Et au niveau de la Ville aussi, bien là il faut... au niveau du zonage, bien il y a des choses à faire aussi de ce côté-là. Mais le fait, nous, notre pouvoir là-dessus c'est : il y a des sans accès d'implantés, donc les gens n'ont pas accès, c'est les servitudes  
3185 enregistrées.

**LA PRÉSIDENTE :**

3190 Pour essayer de mettre ça clair pour tout le monde, ce que vous voulez dire, c'est qu'il n'y aura pas de bretelle qui va se rajouter?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3195 Non. Et pas non plus de construction.

**LA PRÉSIDENTE :**

3200 De construction à partir du centre de la route jusqu'à où? Quelle est la distance à partir du centre de votre route jusqu'à combien?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3205 C'est que quelqu'un – c'est variable un petit peu ça – mais quelqu'un à la limite de l'emprise, il ne peut pas traverser cette ligne-là parce qu'il y a un sans accès d'implanté. C'est ça que ça veut dire. L'accès n'est pas permis. Quelqu'un, par exemple, voudrait s'implanter quelque chose, il ne sera pas possible pour lui d'avoir accès parce qu'il y a un sans accès avec une servitude d'implantée.

**LA PRÉSIDENTE :**

3210 Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3215 Monsieur Tremblay, si jamais, par exemple, il y avait quelqu'un qui... pas quelqu'un, mais par exemple la municipalité qui décidait de construire une voie, une voie qui serait parallèle, par exemple, à la route, mais qui serait en dehors de votre emprise, est-ce qu'à ce moment-là il pourrait y avoir des constructions résidentielles, par exemple, qui seraient adossées à cette route-là, ce chemin-là?

3220

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, s'il y avait à l'extérieur avec un zonage particulier... à l'extérieur des emprises construction d'une nouvelle route, c'est possible, moi, je parle pour ne pas recréer le problème au 3225 nouvel endroit, là, à l'endroit où le contournement sera implanté, la nouvelle route, nous, on met des sans accès.

Donc, le bâti ne peut pas se recréer avec les mêmes problèmes dans x nombre d'années, mettons 25 ans, un exemple.

3230

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Donc, s'il y avait bâti... s'il y avait une construction qui était là, soit résidentielle ou qu'importe, il n'y aurait pas d'accès directement sur la route de contournement.

3235

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Voilà.

3240

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais il pourrait y avoir une nouvelle voie de... un nouveau chemin qui serait construit en parallèle, qui pourrait servir d'accès à ces gens-là?

3245

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Voilà, tout à fait.

3250

**M. LOUIS DÉRIGER :**

J'aimerais revenir sur la question des sentiers. Vous parlez de sentiers... de passages sécuritaires, qu'est-ce que vous voulez dire par «sécuritaires»? Comment ça va se faire?

3255

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Sécuritaire, par exemple, lorsqu'on est sur une route avec une vitesse de circulation de 90 kilomètres/heure, pour avoir la visibilité adéquate pour l'arrêt, c'est 215 mètres, si ma mémoire est bonne... si ma mémoire d'ingénieur est bonne. Et s'il y a une pente, déclivité descendante, il

3260 faut avoir un peu plus long, et cetera, en tout cas, il y a toute une série de normes qui permet de mesurer ça.

Et alors, ce que ça veut dire « sécuritaire », c'est d'une part d'avoir la visibilité adéquate pour celui qui traverse et aussi, pour ceux qui circulent sur la route.

3265

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais ça veut dire que par exemple un VTT pourrait traverser à niveau la chaussée ou...

3270

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui. Et dépendamment du nombre, on peut faire d'autres aménagements.

3275

**M. LOUIS DÉRIGER :**

C'est-à-dire?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3280

Bien, c'est-à-dire que s'il y a beaucoup beaucoup de circulation de VTT, il pourrait être nécessaire, par exemple, de mettre un tuyau sous la route, pour illustrer.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3285

Donc ça, ce n'est pas encore établi?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3290

Non non, ça, ce n'est pas... ces choses-là ne sont pas finalisées, ne sont pas discutées non plus avec les clubs. La première étape, c'est de savoir quel projet on fait. Nous on le défend, mais il n'est pas autorisé à ce moment-ci.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3295

Mais pour les sentiers pédestres, par contre, comment ça fonctionne? C'est la même chose aussi, pour les traversées à niveau?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3300

Pour les sentiers pédestres en fin de compte, c'est un aménagement sécuritaire, oui, c'est un peu la même chose, mais je dirais que ça a une connotation moins difficile à réaliser.

Mais il faut avoir... la première chose, là, qu'on ne peut se soustraire, c'est d'avoir la visibilité. C'est d'avoir...

3305

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais ce que je comprends bien dans votre intervention, c'est qu'un enfant pourrait traverser la route, c'est ça que je comprends?

3310

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, un enfant pour... -- comment dire? -- s'il est mineur doit être accompagné d'un adulte. Non non, mais...

3315

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Non non, mais...

3320

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Mais un enfant pourrait traverser la route n'importe où, où est-ce qu'il se trouve, ça, je ne peux pas prendre cette responsabilité-là, mais les endroits où il y a des sentiers pédestres reconnus, signalés, utilisés par les gens, il va y avoir... on va s'assurer que l'endroit où les gens puissent traverser, qu'il y ait d'abord une signalisation aux abords de la route, qui indique, donc, aux usagers de la route qu'il y a une traversée; et deuxièmement, que les gens qui traversent, autant que les usagers de la route, puissent le voir... qu'ils puissent voir ce qui se passe. Donc, pour les gens qui traversent : est-ce qu'il y a des véhicules qui viennent, avec la distance suffisante pour freiner ou éviter, et cetera? Et vice versa, là, la visibilité est dans les deux sens, évidemment.

3325

3330

**LA PRÉSIDENTE :**

Quand vous parlez de tuyaux sous la route, c'est seulement sous la route, là, ça ne comprend pas aussi d'emprise de chaque côté?

3335

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non.

3340

**LA PRÉSIDENTE :**

Parce qu'un tuyau de 40 mètres ce n'est peut-être plus un tuyau, là. J'essaie de m'imaginer comment cet aménagement-là peut être fait.

3345

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Mais pourquoi il aurait 40 mètres?

3350 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, l'emprise, on dit que l'emprise de la route de toute façon a 40 mètres de large.

3355 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

3360 Mais il n'a pas... le ponceau qui permettrait la traversée d'un VTT ou d'un VHR n'aurait pas 40 mètres, il aurait la longueur du remblai. Donc, ça dépend, là, ça dépend où est-ce qu'on se situe, mais il n'est pas nécessaire de se rendre clôture à clôture, entre guillemets, là, à la limite des emprises.

3365 Il faut traverser le remblai, il y a des aménagements à ce moment... pour ne pas qu'un véhicule qui perdrait contrôle, par exemple, puisse aller percuter ou même tomber, parce que le tuyau ça fait un dénivelé, il y a des glissières de sécurité qui peuvent être installées ou d'autres types d'aménagements, ça dépend, mais il y a une optimisation à faire. Et je dis que c'est en fonction d'une évaluation et de discussions avec les clubs, parce qu'on ne fait pas ça automatiquement. Mais s'il advenait que c'est nécessaire, bien c'est les solutions envisageables.

3370 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, parce qu'il y a quand même un aspect sécuritaire ici aussi, là, quand on parle de certaines fins de semaine où il y a 1000 motoneigistes, c'est quand même un...

3375 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3380 ... un aspect important.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

3385

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Monsieur?

3390 **M. GUY MORRISSETTE :**

Je m'excuse, ce n'est pas ma question, mais il faut penser au *surfaceur* aussi qui faut qu'il passe là...

3395 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

3400 **M. GUY MORRISSETTE :**

... qui entretient le sentier de motoneige.

**LA PRÉSIDENTE :**

3405 Est-ce qu'on a répondu à votre première question?

**M. GUY MORRISSETTE :**

À ma première question, oui, Madame la Présidente.

3410

Ma deuxième question : est-ce que la Ville de La Tuque a l'intention de protéger par une politique écrite sa stratégie pour éviter l'étagement commercial aux extrémités de la voie de contournement? Pour empêcher que notre ville s'agrandisse par les deux extrémités, autrement dit.

3415

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, madame Savard, j'aimerais savoir qu'est-ce que la Ville prévoit faire au niveau de l'entrée sud... des entrées sud et nord de cette voie de contournement là.

3420

**Mme JOVETTE SAVARD :**

À cette étape-ci du projet, la Ville ne s'est pas vraiment penchée sérieusement sur qu'est-ce qui va advenir, là, de l'aménagement des entrées nord et sud, c'est un travail qui va venir, là, quand on saura vraiment quel tracé qui va être fait. Mais je pense que le désir de la Ville, c'est d'exercer un réel contrôle, là, aux abords de ces entrées-là, au niveau des usages notamment, là. C'est celles qui sont le plus près, là, du milieu urbanisé. Donc, c'est celles-là qu'il va y avoir peut-être un peu plus de planification à faire au niveau des usages. Mais c'est certain qu'on va y aller selon, nous, les besoins, puis les attentes de tout de monde.

3430

**LA PRÉSIDENTE :**

À ces extrémités-là, qu'est-ce qui est prévu au niveau zonage? Est-ce que pour avoir, par exemple, des entreprises commerciales, il y a une nécessité de dézonage?

3435

**Mme JOVETTE SAVARD :**

3440 Ça nécessiterait, effectivement, une modification au zonage actuel. Actuellement, c'est des zones... bien, pour la partie sud, c'est agroforestier, on permet du résidentiel, du commercial, routier ou régional, des choses comme ça. C'est du résidentiel quand même à faible densité. À l'entrée sud, c'est... je pense que c'est la même affectation aussi, là, agroforestière.

3445 Mais il y aurait lieu de prévoir peut-être simplement du résidentiel faible densité. On peut aller même au niveau du lotissement pour gérer la densité, c'est-à-dire faire des terrains plus grands.

3450 Au niveau de la gestion de l'urbanisation, bon, c'est sûr qu'on ne peut pas faire d'étalement urbain, selon les orientations du schéma d'aménagement. Donc, probablement qu'il n'y aurait pas de nouveau service d'aqueduc et d'égout non plus dans ces parties-là du territoire. Même on peut aller beaucoup plus loin qu'aux accès. Si on veut, on peut faire une gestion du corridor routier qui pourrait partir de Rivière-aux-Rats, s'en aller jusqu'à l'intersection de la route du Lac Édouard, le corridor routier peut s'étendre aussi loin qu'on veut, puis on peut vraiment aller circonscrire des endroits où le développement commercial peut se faire. Exemple, dans un noyau déjà bâti, comme au Lac à Beauce ou des choses comme ça, on peut vraiment aller cibler les endroits où on veut qu'il y ait du développement. Puis si on ne veut pas qu'il y en ait ou interdire le commerce, on peut le faire aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

3460 Mais dans le cas où il y a une modification au plan d'urbanisme, il faut à ce moment-là que la procédure de consultation du public soit suivie? Est-ce qu'il y a... pour entamer, justement, le référendum...

**Mme JOVETTE SAVARD :**

3465 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3470 ... des signatures, et cetera?

**Mme JOVETTE SAVARD :**

3475 Oui, exactement, c'est toute la procédure légale. Il y a un premier projet qui est présenté; après ça, ce projet-là va en consultation du public. Suite à ça, il peut être modifié pour tenir compte, là, des attentes de la population. Ça peut nécessiter aussi une modification du schéma d'aménagement, parce qu'il y a déjà des affectations de prévues au schéma d'aménagement. Là, à ce moment-là, le schéma d'aménagement c'est aussi une consultation publique avec un premier projet pour ça. Sauf qu'au schéma d'aménagement, il n'y a pas de signature de registre, là, pour un référendum. Là, ça va plus tard au règlement de zonage de la Ville, là il peut y avoir référendum.



3485 C'est sûr que nous, en modifiant le schéma d'aménagement aussi, il faut répondre aux orientations gouvernementales, que ce soit le ministère des Affaires municipales pour la gestion de l'urbanisation, au ministère des Transports pour la gestion des corridors routiers aussi. Ça fait qu'on a quand même beaucoup de balises ou de critères à rencontrer, là, au niveau de la planification. Puis c'est sûr qu'on tient compte de la population, puis c'est certain que la population va être reconsultée peut-être même deux fois, si on le fait au niveau du schéma d'aménagement puis après, plan d'urbanisme puis peut-être même encore règlement de zonage, 3490 là. Je pense que les gens vont être consultés plus qu'une fois là-dessus.

**LA PRÉSIDENTE :**

3495 Est-ce que ça répond à votre question?

**M. GUY MORRISSETTE :**

3500 Puis si on agrandit la ville comme ça, le réseau routier va-tu tout appartenir à la ville tout à l'heure?

**Mme JOVETTE SAVARD :**

3505 Non non, ça, la classification du réseau routier, bon, je ne pense pas que...

**M. GUY MORRISSETTE :**

3510 C'est encore le Ministère qui va s'en occuper?

**Mme JOVETTE SAVARD :**

3515 Oui, c'est ça, puis bon, là, c'est sûr que la voie de contournement devient le réseau national. Mais pour ce qui est du reste, ça ne change pas.

Mais même si tu prends la 155 sud, c'est déjà...

**LA PRÉSIDENTE :**

3520 Excusez, madame, pourriez-vous répondre à...

**Mme JOVETTE SAVARD :**

3525 Excusez. Même si vous prenez déjà la 155 sud, bon, c'est le réseau national, mais la Ville peut quand même exercer un zonage même au niveau de la densité. Elle peut intervenir dans ses règlements d'urbanisme, même si c'est le long d'un réseau qui est entretenu par le Ministère ou...

3530 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, si on comprend bien, c'est qu'il y a quand même une procédure qui existe; l'étalement urbain dont vous parlez ne va pas se faire nécessairement du jour au lendemain. Il y a quand même des acquis au niveau de la Ville et il y a une procédure pour des modifications, si modifications étaient demandées. Ça va?

3535

**M. GUY MORRISSETTE :**

Ça va.

3540

**LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une autre question?

3545

**M. GUY MORRISSETTE :**

C'est tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

3550

Merci. Je demanderais madame Hélène Langlais. Bonsoir, madame Langlais.

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

3555

Bonsoir. Moi, j'aimerais aborder la question de la sécurité publique, mais pour le faire, il faudrait que je revienne un petit peu sur la fameuse bretelle du Lac Wayagamac... du chemin Wayagamac dont on a parlé tantôt. D'abord, je représente la Chambre de commerce du Haut-St-Maurice. On est très étonnés de voir qu'elle ne fait pas partie du projet parce que j'avais posé la question à monsieur Tremblay lorsqu'on a eu une réunion du comité, le fameux comité de consultation locale, si la bretelle faisait partie du projet qui allait être déposé aux audiences publiques, et la réponse avait été oui.

3560

Alors, si on en revient au niveau de la sécurité publique, c'est que nous on considérait à la Chambre de commerce cette bretelle-là essentielle, entre autres au niveau de la sécurité publique parce qu'en aboutissant à côté du centre commercial, oui, elle amène les gens vers le centre-ville, oui, elle permet à un certain trafic lourd d'avoir accès aux industries John Lewis et Rémabec qui sont en face, mais elle tombe aussi à côté du poste d'incendie et non loin du siège social des ambulances.

3565

3570

Donc nous, on considérait que s'il y avait un accident sur la voie de contournement, le fait d'avoir la bretelle d'accès du chemin Wayagamac permettait d'avoir un

accès beaucoup plus rapide au niveau sécurité publique. Alors, j'aimerais savoir si ça a été considéré ça, la sécurité publique, là, l'accès, le fait que c'est quand même un tronçon de route de 12 kilomètres, puis on sait qu'il y a souvent des accidents très importants sur cette route-là.

3575

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay. Si je comprends bien votre question, madame, c'est que vous voulez savoir, par rapport au tracé qui est sur la table, qu'est-ce qui a été considéré comme accès? Parce que là au départ on n'avait pas la bretelle, mais est-ce que vous avez regardé par rapport aux accès possibles des camions d'incendie, ambulances, et cetera, est-ce que c'est seulement par l'entrée sud ou nord ou s'il y a autre chose qui a été regardé?

3580

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

D'abord, je veux juste préciser que le chemin Lac Panneton et Wayagamac ne disparaissait pas de toute façon, même s'il n'était pas reconstruit suite à la construction, là, de la voie de contournement et pavé...

3585

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais on s'entend qu'on n'y avait pas accès par la nouvelle 155?

3590

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

On avait accès dans – comment je vous dirais bien ça? – Le chemin du Lac Panneton était relié, là. Ce qui est changé, c'est qu'il va y avoir un investissement pour en faire une route pavée à même le projet, O.K.? Mais le chemin, là, il n'était pas fermé. Et l'intersection va être faite avec... en mettant de l'emphase autant qu'à l'entrée nord et sud. Je veux juste faire cette mise au point-là parce que...

3595

3600

**LA PRÉSIDENTE :**

Elle est importante.

3605

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bon. L'autre élément : est-ce qu'on a considéré la sécurité publique, non, on n'a pas considéré ça avec des calculs précis tout ça, non, mais par ailleurs, je reprécise que le chemin n'était pas fermé, l'accès était existant et aurait resté existant. C'est juste que le chemin va être pavé. Bien « juste », ça va être une route reconstruite parce que normalement quand on l'utilise pour faire une construction, on la brise... on brise les chemins un peu parce que le trafic lourd... bon. Alors, ça va être reconstruit comme il faut, là, bon, et pavé. C'est ça qu'on dit, là. Le fait qu'il n'y ait pas eu d'évaluation au niveau des impacts, bon, bien, on verra s'il faut en faire ou pas, là.

3615

**LA PRÉSIDENTE :**

3620 Mais ce que vous dites c'est qu'avant, à niveau, de toute façon, à partir du tracé E de la 155, on pouvait avoir accès au chemin Wayagamac?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3625 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3630 Maintenant, vous allez quand même faire une bretelle, c'est-à-dire que tout à l'heure vous expliquiez que... un peu comme un carrefour finalement?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3635 C'est-à-dire qu'il va y avoir un aménagement...

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est plus élaboré?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3640 L'accès va être construit avec des voies de virage protégé.

**LA PRÉSIDENTE :**

3645 D'accord.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3650 Donc, il est plus visible, il est plus – comment dire? – il est plus visible, je ne sais pas comment vous dire ça, là, puis il est complètement sécuritaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

3655 D'accord.

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

3660 Ma deuxième question s'adresse plus peut-être au niveau du ministère de la Sécurité publique, c'est que j'aimerais savoir s'il y a une augmentation prévue des effectifs policiers par rapport au fait qu'on rajoute ce tronçon de route là, versus le fait qu'il faut que les policiers de la Sûreté du Québec couvrent la ville de La Tuque.

3665 Donc, si on considère qu'actuellement, quand ils couvrent le tracé actuel de la 155, ils sont à la fois dans la ville et sur la 155, alors que là, ils vont devoir couvrir une section de route qui est en dehors de la ville, ce qui met en cause le fait qu'ils vont être moins présents dans la ville. Donc ça, est-ce que c'est quelque chose qui a été évalué?

**LA PRÉSIDENTE :**

3670 Je pense que c'est madame Boisvert? S'il vous plaît.

**Mme HÉLÈNE BOISVERT :**

3675 Oui, sauf que comme représentante du ministère de la Sécurité publique, j'ai le volet sécurité civile et non pas sécurité policière. Je ne peux pas répondre, là, pour la SQ, là, quant aux effectifs. Il faudrait adresser vraiment la question à la Sûreté du Québec.

**LA PRÉSIDENTE :**

3680 Qui est responsable quand il y a des accidents sur la route? Quand il y a un scénario, par exemple, là, de déversement, je pense qu'au départ, c'est le ministère des Transports, c'est ça?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3685 Bien, le ministère des Transports intervient parce qu'il est quand même assez présent sur la route, mais il y a Urgence environnement qui intervient lorsqu'il y a un déversement et les acteurs sont mis à contribution en fonction des plans d'urgence dont vous avez exemple à l'intérieur de l'étude d'impact, là.

3690 Alors, quand il arrive un événement, il y a toute une chaîne de communication qui met les principaux acteurs en mouvement et en action pour contrer, bon. Transport Québec n'est pas responsable de tout, mais évidemment, lorsqu'il arrive des choses sur les routes, il a à contribuer pour sécuriser les lieux, pour... puis aussi faire la chaîne de communication, là, pour s'assurer qu'il y a traitement adéquat.

**LA PRÉSIDENTE :**

3700 Mais quand il y a un accident de route – je pense que c'est ça votre question --...

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Oui.

3705 **LA PRÉSIDENTE :**

... c'est la sécurité publique... c'est-à-dire c'est la SQ du Québec, c'est ça?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3710

Oui. Ou le corps municipal, bon, ça dépend...

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

3715

Ici, c'est la Sûreté du Québec. Il y a eu une fusion du corps municipal avec la Sûreté du Québec.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3720

Donc, c'est quelque chose qui est assez courant récemment, là. Donc, c'est la Sûreté du Québec qui couvre l'événement. Maintenant, nous, on est régulièrement appelés pour porter assistance à la Sûreté du Québec pour nettoyer la chaussée, pour sécuriser les lieux, leur aider, là, dans leur tâche.

3725

**LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que la Ville... la Ville n'a pas un bureau de la Sécurité du Québec chez vous? Vous avez, je pense, un agent qui s'occupe? Est-ce que c'est les accidents de la route ou si c'est les événements dont parlait monsieur Tremblay? Pourriez-vous vérifier puis nous apporter une réponse demain, s'il vous plaît? D'accord.

3730

**Mme JOVETTE SAVARD :**

Oui, O.K, je peux le faire.

3735

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, monsieur Tremblay?

3740

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Si je peux me permettre, Madame la Présidente, juste pour des raisons de sécurité et d'assurer l'accès également puis la fluidité de circulation, c'est un avantage d'avoir deux possibilités.

3745

Je me souviens d'un accident qui avait donné lieu à une enquête du coroner sur la 138 sur la Côte-Nord, la courbe du Lac Long, d'ailleurs qui a été reconstruite depuis le temps, là, juste quand je suis parti, mais enfin, et la route a été bloquée pendant six heures et quelque. Et à un moment donné, les gens ont été autorisés à circuler en convoi, et cetera, et il n'y a aucune autre alternative que cette route-là.

3750

3755 Alors, quand il arrive des urgences, c'est un problème. Lorsqu'on a... donc, c'est dans les deux sens. Lorsqu'on a une voie de contournement ou une ville, lequel on peut encore emprunter, alors ça aider aussi, c'est dans les deux sens, ça aide donc d'être capable d'envoyer le trafic temporairement pour le temps où il y a rétablissement, on s'occupe des gens, on s'occupe, et cetera, là, il y a des reconstitutions qui peuvent être nécessaires, et cetera, quand tu as un accident grave.

3760 Alors, ça peut être avantageux aussi au niveau sécurité puis au niveau fluidité d'avoir, en cas d'accident ou en cas de problème majeur, une voie de... c'est juste la précision que je voulais apporter, d'avoir deux possibilités.

**LA PRÉSIDENTE :**

3765 Merci. Mais votre question c'est de savoir si la SQ va avoir plus d'effectifs parce qu'il y a une route qui s'ajoute? Alors, on va essayer d'avoir... on n'a pas la réponse ce soir. Vous pouvez faire des vérifications pour nous, madame Savard? Merci. Demain? D'accord.

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

3770 Merci beaucoup. Puis la notion importante, je pense, dans ça aussi, c'est quel genre de bretelle sera le chemin Wayagamac, parce que ça l'a une influence sur le temps de réponse. Si la route est super belle puis que c'est une vraie voie d'accès, l'ambulance elle va vite puis elle est rendue vite à l'hôpital. Mais si c'est une route où on a simplement pavé par-dessus une route qui était... c'est une route de campagne, là, c'est un chemin forestier, si c'est simplement de mettre du pavage par-dessus, bien là, on ne parle plus partout de la même chose. Ce n'est pas une bretelle d'accès, puis ça l'a une influence sur la sécurité publique ou ça l'a une influence sur bien d'autres points aussi. Parce que ça coupe la ville en deux.

3780 On parle d'une voie de contournement de 12,5 kilomètres, là, on ne parle pas de Val-d'Or à 4 kilomètres, puis de Bernierville à 5 kilomètres, on parle de 12 kilomètres et demi. Et puis la route 155 est une route où les accidents généralement sont très graves. Donc, le temps de réponse où il faut que le blessé entre à l'hôpital, ça doit être très rapide. Alors nous, c'était une de nos préoccupations.

3785 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une autre question?

3790 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Non. Merci.

3795 **LA PRÉSIDENTE :**

3800 Merci. Monsieur Denis Pelletier, et ce sera le dernier intervenant. Non, il n'est pas là. Madame Denise Jefferey n'est plus là. Monsieur Clément Audet n'est plus là non plus. Alors, c'est gens-là auront priorité demain soir pour débiter les questions. Monsieur Réjean Berman. Oui, monsieur Berman.

**M. RÉJEAN BERMAN :**

3805 Lorsqu'on prend la décision de passer la voie sur une bonne partie de ma propriété, j'aimerais bien que ce soit pour une bonne cause et qu'on règle un problème. L'objectif de la voie de contournement est de régler des problèmes... du moins ce qu'on a rapporté, des problèmes de bruit, de pollution, monsieur Tremblay les a mis entre parenthèses, de la gêne, et cetera. Si je regarde l'ensemble de ces facteurs-là, il semblerait que la partie la plus importante  
3810 c'est le facteur bruit. D'ailleurs, il y a une question qui a été relevée par les questions interministérielles dans laquelle on a mentionné que c'était probablement le facteur le plus important. Monsieur Tremblay a mentionné qu'il y avait une réduction du bruit de 3 dB(A), c'est ça?

3815 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Dépendamment des secteurs.

**M. RÉJEAN BERMAN :**

3820 En moyenne quelque part. Je me pose la question sur la politique du bruit du Ministère qui dit :

3825 **« Pour que les résidents soient en mesure de percevoir un changement significatif du climat sonore qui permettrait de justifier des investissements, il est important que la réduction soit d'au moins 7 dB(A). »**

J'essaie de comprendre la contradiction.

**LA PRÉSIDENTE :**

3830 Monsieur Tremblay.

3835 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

3840 La principale pour moi... une des principales raisons qui amène... d'ailleurs à la demande et ce qui figure à la résolution municipale, le projet était et est toujours de sortir – passez-moi l'expression – le camionnage de la ville et notamment du centre-ville. Le camionnage crée du bruit supplémentaire, induit des poussières, des vibrations, des fumées, et cetera, des pollutions,



et c'est pour cette raison-là que le tracé contournement a été utilisé et a été, donc, jugé comme étant la solution la plus correcte, là, la plus adéquate pour satisfaire les objectifs du projet.

3845 Bon. J'ai mentionné également que lorsqu'on a à faire un projet comme celui-là, et  
comme beaucoup d'autres projets d'ailleurs, mais c'est une solution ou une... c'est un compromis  
qu'on fait à un moment donné sur qu'est-ce qui répond le mieux dans le contexte X, Y. Alors là,  
dans le secteur centre-ville, on est au-dessus du 65 dB(A) et on est capable d'abaisser le bruit,  
selon les estimations, c'est... 4 ou 5 dB(A) – je m'excuse, la mémoire me fait peut-être défaut un  
3850 peu, là – mais c'est 4 ou 5 dB(A).

Alors, entre rien réduire du tout et réduire 5 dB(A) – demain on aura l'occasion de se faire  
expliquer, parce que là, moi, vous êtes aux limites de mes connaissances, là – qu'est-ce que ça  
veut dire 5 dB(A), ce n'est pas une échelle arithmétique mais plutôt une échelle logarithmique,  
3855 donc ça peut représenter quand même un écart important, et qu'on est capable aussi de l'avoir  
cet écart... ce bruit-là moins souvent, parce qu'on réduit la fréquence induite par le bruit, alors on  
pense que c'est quand même intéressant plutôt que rien du tout. Bon.

On ne respecte pas... pas parce qu'on ne veut pas, parce que selon les évaluations, avec  
3860 les limites des évaluations qui sont faites, on n'est pas capable d'atteindre le 7 dB(A) auquel vous  
faites référence.

Mais comme je vous réitère, entre 0 amélioration et 5, bien nous on choisit 5. C'est  
comme entre 100 % de camions puis 45 % de camions, livraison locale, et c'est une estimation  
3865 parce que dans certains secteurs il est probable que ce soit un peu plus que ça, en termes  
d'évitement, alors on choisit, nous, d'en avoir coupé une bonne partie, plus de la moitié. Alors,  
c'est ça la réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

3870 Monsieur Berman, c'est un sujet qui est très vaste, le climat sonore. Si vous permettez,  
on va commencer par ça demain soir, on aura un expert qui pourra nous expliquer comment  
l'étude a été faite; la commission aussi a des questions sur l'étude de bruit. Je ne sais pas quelle  
est votre deuxième question, mais je pense que rendu à 10 heures 55, c'est peut-être demander  
3875 beaucoup à toute le monde d'embarquer dans ce sujet-là.

**M. RÉJEAN BERMAN :**

3880 Elle serait courte. Parce qu'encore une fois on va revenir sur la bretelle dans laquelle il  
n'y a pas eu de design de fait, et cetera, et je saisis dans les paroles de monsieur Tremblay, dans  
lesquelles il dit : « Oui oui, il y a une route existante, tout ce qu'on va faire, on va l'asphalter. »

3885

3890 Et ce que j'écoutais madame Langlais aussi, on doit penser que c'est une route existante mais qui n'est pas large. C'est une route de 27 pieds de large. Alors, est-ce que c'est ça qu'on va avoir la bretelle où il circulera des camions ou des camions d'incendie, et cetera? Ou si on pense tout à coup qu'on aura besoin d'une route de 30 mètres, et je dois dire qu'aujourd'hui il n'y a pas d'étude d'impact qui a été faite sur une route qui tout à coup aura 30 mètres au lieu d'avoir 27 pieds de large.

**LA PRÉSIDENTE :**

3895 Est-ce que 27 pieds de large c'est une largeur qui est suffisante pour les camions lourds qu'on a en ce moment sur la 155?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3900 27 pieds de large, qu'est-ce qui est dans votre 27 pieds, là? L'emprise ou la...

**LA PRÉSIDENTE :**

3905 Non, c'est...

**M. RÉJEAN BERMAN :**

L'emprise.

3910 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Ce n'est pas suffisant.

**LA PRÉSIDENTE :**

3915 Ce n'est pas suffisant. C'est quoi les critères?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3920 Bien là, on parlait d'un gabarit type F, ça veut dire 3 mètres, 3 mètres ou 3,5? 3 mètres de voie, ça veut dire 6 mètres de plate-forme de large, environ 1,5 mètre d'accotement. Alors, C'est ça que ça veut dire.

**LA PRÉSIDENTE :**

3925 D'accord.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

3930            Alors pour... nous, notre interprétation a été à l'effet qu'étant donné qu'on *revampait* une route existante, et d'ailleurs, qui est arrivée un petit peu tardivement, on doit l'avouer, dans le projet, parce qu'au départ, nous, on ne le considérait pas dans le tout le cheminement, on ne disait pas qu'on ne l'utiliserait pas comme chemin de halage, mais on disait que l'investissement qui a été annoncé, on ne se rendait pas là, bon.

3935            Alors nous, notre interprétation jusqu'à maintenant, et c'est éclairant de l'avoir, là, c'était qu'on pouvait le traiter comme un cas indépendant, entre guillemets. Alors là, j'ai entendu du monsieur de l'Environnement qu'il faudrait que ce soit... fasse partie du projet et donc, on comprend, là, qu'il y aurait comme une amélio... – comment dire? – une évaluation un peu plus ténue qui devrait être faite. Alors, je ne peux pas vous la présenter ce soir, on ne l'a pas faite.

3940            On peut demain, à votre demande, vous amener les quelques informations qu'on va avoir trouvées demain matin; maintenant, cette nuit, on ne fera pas d'étude d'impact sur cette partie-là – je fais un peu une blague, excusez-moi – mais je veux dire là, on ne l'a pas ce bout-là. Puis notre interprétation ne semble pas être la bonne par rapport à la Loi de l'environnement.

**LA PRÉSIDENTE :**

3950            On va reprendre tout ça demain soir. Et monsieur Berman, j'aimerais que vous reveniez poser votre question comme premier intervenant demain...

**M. RÉJEAN BERMAN :**

Parfait.

3955

**LA PRÉSIDENTE :**

... sur le bruit.

3960

Alors merci beaucoup. À demain soir. On se retrouve ici à 19 heures.

**22 h 58 – FIN DE LA SÉANCE**

3965 Je, soussignée, LINE PERREULT, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que  
les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes  
sténographiques, prises lors de la séance du BAPE du 3 mai 2004 à La Tuque, le tout  
conformément à la loi.

3970 \_\_\_\_\_  
Line Perreault, s.o.