

**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 2

Séance tenue le 4 mai 2004
Sous-Sol de l'église Marie Médiatrice
770, rue Réal
La Tuque

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 4 MAI 2004

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS.....	.10
PRÉSENTATION SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE.....	12
PÉRIODE DE QUESTIONS.....	.27
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DE LA SANTÉ.....	35
PÉRIODE DE QUESTIONS.....	49
PRÉSENTATION DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE	72
PRÉSENTATION SUR LES VIBRATIONS.....	77
MOT DE LA FIN	88

(SÉANCE DU 4 MAI 2004)
(SÉANCE DE LA SOIRÉE)
(MOT DE LA PRÉSIDENTE)

5 **LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à la deuxième séance sur le projet de contournement de la Ville de La Tuque, la Route 155. Hier, nous vous avons dit que pour la question de la variante de la bretelle, la Commission prendrait en délibéré la question d'une
10 dame qui parlait de l'impact sonore à la hauteur de la rue Acacias. Nous, il fallait naturellement consulter nos experts juridiques pour savoir les limites de notre mandat.

Les commissions du BAPE ont le droit de demander tout document, le dépôt de tout document, incluant les documents confidentiels. Les commissions n'ont pas le pouvoir de
15 demander des documents qui n'existent pas. Alors, pour nous, il y a quand même une question morale d'essayer d'évaluer, un tant soit peu, cette variante et, dans la mesure du possible, il y aura probablement des points, ce soir, qu'on demandera aux promoteurs de spécifier. Mais on ne peut pas demander des études spécifiques faisant l'évaluation de tous les impacts de cette
20 bretelle.

C'est le ministre de l'Environnement qui a, finalement, la responsabilité de se satisfaire
lui-même que tous les impacts ont été évalués et de faire la recommandation au Conseil des
ministres d'accepter ou de refuser le projet ou certains de ses éléments ou de spécifier certaines
25 conditions au projet qui a été soumis.

Alors, j'aimerais demander au ministère de l'Environnement s'il y a déjà une liste de
points que eux vont faire évaluer, suite probablement à l'audience. Ce qu'il faut aussi se rendre
compte, c'est que dans bien des cas, les rapports du BAPE demandent spécifiquement de faire
certaines études. Vous avez des recommandations où on dit : le projet devrait aller de l'avant
30 mais pas avant d'avoir fait telles ou telles études. Et ça, c'est assez courant.

Donc, ça ne veut pas dire que quand une audience est terminée, que toute l'information a
été déposée. Dans bien des cas, il y a des études qui, souvent, peuvent prendre plusieurs mois,
qui sont recommandées par la Commission, d'être faites après le dépôt du rapport et avant le
35 décret sur le projet. Alors, monsieur Valiquette, s'il vous plaît.

M. LUC VALIQUETTE :

Madame la Présidente, bonsoir. Oui, il y a... dès cette semaine, nous allons adresser au
40 ministère des Transports certaines questions concernant la bretelle et l'évaluation des impacts de la bretelle. Ça va porter sur...

45 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi.

M. LUC VALIQUETTE :

50

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

55

Vous n'avez pas votre fil, là, parce que vous deviez présenter directement sur l'écran; c'est ça?

M. LUC VALIQUETTE :

60

Ah, ce n'est pas...

LA PRÉSIDENTE :

65

Ce n'est pas nécessaire?

M. LUC VALIQUETTE :

... nécessaire, pas pour ça.

70

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. LUC VALIQUETTE :

75

Parfois, c'est des images qui peuvent être intéressantes. Ça, c'est plus un texte.

LA PRÉSIDENTE :

80

D'accord. Merci.

M. LUC VALIQUETTE :

85

Mais c'est des informations qui vont porter sur le contexte et les objectifs des aménagements, donc de la bretelle et, s'il y a lieu, du chemin, l'élargissement du chemin sur la description des aménagements proposés, sur les impacts des aménagements et sur les mesures d'atténuation de ces aménagements. Et là, je peux aller plus dans le détail, si vous le désirez.

90

LA PRÉSIDENTE :

Oui, s'il vous plaît.

95

M. LUC VALIQUETTE :

Alors, sur les aménagements proposés, en gros, ce sont des informations qui sont demandées dans la directive sectorielle sur les projets de route. Nous allons enlever certaines informations qui ne sont pas appropriées à un segment de projet, donc ici, c'est une composante du projet, mais d'autres qui peuvent être appropriées et selon la pertinence, il y aura réponse du ministère des Transports.

100

Alors, les aménagements proposés, bien, il y a la localisation cadastrale, il y a le statut de propriété des terrains, il y a le plan des aménagements et des ouvrages prévus, plan de route et de bretelle, description des principales caractéristiques, on parle d'emprise et ces choses-là. Les activités préparatoires de construction, des aménagements et infrastructures temporaires, s'il y en a; déblai, remblai ou seulement drainage, déchets, matières, matériaux utilisés, calendrier, durée des travaux, *phasage* s'il y en a un.

105

110

Au niveau des impacts, c'est de réviser le milieu humain, le milieu naturel, voir s'il y a des impacts, donc, sur le milieu aquatique, sur les sols, les eaux de surface, la végétation, faune habitat, climat sonore, paysage, utilisation actuelle et prévue du territoire, destruction des lotissements existants, morcellement de propriétés, expropriation de bâtiments, infrastructure de services publics, impact économique, qualité de vie, inconvénients reliés à la circulation routière durant les travaux, s'il y en a – je ne pense pas, dans ce cas-ci – effet sur les temps de parcours, effet sur la sécurité des automobilistes, des cyclistes, des piétons.

115

Et les mesures d'atténuation qui seraient pertinentes, là aussi, il y a une liste dont je peux vous faire la lecture. Donc, mesures de protection des sols, des rives, des eaux de surface, des eaux souterraines, de la flore, de la faune, leur habitat, restauration du couvert végétal, des lieux altérés, l'ajout d'aménagement ou d'équipement améliorant les aspects paysagers, le cas échéant; à ce qu'il y ait des passerelles, tunnels ou autres aménagements pour les pistes, les sentiers adjacents à la bretelle ou au projet routier.

120

125

Est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation pour les intégrations visuelles, des infrastructures, des écrans sonores, haies brise-vent? Est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation relatives aux périodes des travaux? Est-ce qu'il y a installation de barrières physiques pour éloigner des animaux? Est-ce qu'il y a des moyens minimisant la mise en suspension des sédiments dans l'eau?

130

Bon. Ce sont des questions de ce type-là qui sont contenues dans la directive. Il y en a un peu plus que ça. Il s'agit, au niveau des mesures d'atténuation, de sélectionner celles qui vont être appropriées à la description des travaux qui sont proposés par le ministère des Transports.

135

140 Alors, ça ne veut pas dire que toute la liste est appropriée, mais c'est une liste... c'est des suggestions d'éléments à regarder, à évaluer la pertinence. Il peut y avoir d'autres éléments que le ministère des Transports inclut dans ses devis, qui ne sont pas dans cette liste. Mais en gros, ça donne un portrait, là, de l'évaluation de cette section du projet qu'on va demander, donc ça va être transmis cette semaine au ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

145 Merci. Est-ce que vous allez comparer cette variante-là comme vous l'avez fait avec les autres variantes dans le document addenda 3? Est-ce que vous allez demander ça aussi?

M. LUC VALIQUETTE :

150 Au niveau de l'analyse comparative des variantes, effectivement, l'introduction de ce bras ou de ce lien à mi-chemin du parcours de la variante E vers le centre-ville peut peut-être amener des modifications au niveau de la circulation et des impacts associés. Alors, ça peut influencer la comparaison des variantes qui a été faite.

155 C'est certain qu'au niveau de l'analyse environnementale, nous faisons une analyse de la comparaison des variantes qui ont été effectuées dans l'étude d'impact. Il faut comprendre que, bon, la méthode utilisée par le ministère des Transports, c'est une méthode classique de comparaison ordinale.

160 On choisit des critères de comparaison, donc il y a plusieurs critères qui ne sont pas seulement techniques, mais comme vous avez pu voir hier, il y en avait économiques, il y a aussi des critères qui portent sur le milieu naturel, sur le milieu humain; techniques et économiques, donc.

165 L'importance qu'on accorde aux critères, ça, c'est subjectif. Ici, on a une étude d'impact qui a la qualité, je dirais, de dresser une table de travail, de proposer un portrait, une comparaison et qui est quand même assez riche, qui considère plusieurs critères.

170 Il est certain que d'autres analystes, soit des personnes ressources des ministères, soit du public, de la commission, peuvent juger ou évaluer différemment la comparaison qui est faite. C'est normal, ça vient enrichir, si on veut, l'exercice qui est débuté par le promoteur.

175 Donc, le ministère de l'Environnement, quand il fait son analyse environnementale, reprend cette liste-là et refait une évaluation qui peut différer de celle qui est contenue dans l'étude d'impact.

LA PRÉSIDENTE :

180 D'accord. Merci.

Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est qu'il y a plusieurs variantes qui ont été proposées aussi dans l'étude d'impact, depuis 1989, il y a tout l'historique. La Commission entend bien regarder aussi les autres variantes qui ont été proposées.

185

Donc, nous, nous préparons notre rapport avec ce qu'on aura sur la table et ce sera au ministère de l'Environnement de préparer un avis pour le ministre qui devra le présenter au Conseil des ministres, parce que la commission n'a pas de pouvoir de décision, elle a seulement un pouvoir de recommandation. Alors, c'est le Conseil des ministres qui, à la toute fin, décidera du projet.

190

Ceci étant dit, on aimerait quand même, pour la poursuite de nos travaux et pour la compréhension de tous, demander au ministère des Transports si c'était possible de préparer un croquis. On a vu aujourd'hui, entre autres, au point où il y a le pont qui passe les chemins, le viaduc, et cetera. On ne demande pas des plans et devis, là, mais on demande un croquis préliminaire pour qu'on puisse quand même situer les choses.

195

Et aussi, au niveau de l'étude de bruit, ce qu'on aimerait savoir, c'est que vous avez déjà fait une simulation. Est-ce qu'il serait possible, à ce moment-là, d'ajouter le point qui était demandé par madame, hier? Il faut d'abord faire la répartition des véhicules sur cette bretelle-là en termes de débit et aussi les pourcentages, ajouter le partage, pardon, du transit puis, finalement, essayer de voir, quand vous ajustez le modèle, ce serait quoi les changements?

200

Ça, je ne vous demande pas ça pour demain, là. J'aimerais que demain, vous nous donniez une réponse, que vous nous donniez l'heure juste pour nous dire : «Oui, c'est possible et puis on pourrait vous remettre ça à telle date.» D'accord?

205

C'est sûr que pour la bretelle, tout dépend, naturellement, des usages que la Ville veut en faire. Mais je pense, quand on regarde dans l'étude d'impact, dans l'annexe où il y a les résolutions de la Ville, puis ça, on peut le regarder ensemble, c'était quand même très clair, qu'est-ce que la Ville voulait en faire. Ça, ça pourrait être un scénario.

210

Possiblement, le ministère des Transports, vous avez aussi votre scénario à vous, dépendamment des contraintes que vous avez, que ce soit en termes de coût, et cetera. Alors, le scénario de la Ville, c'était... je vais vous le lire.

215

« Demande au ministre délégué aux transports, monsieur Jacques Baril, de réaliser, dans les plus brefs délais, la grande voie de contournement du secteur urbain de la Ville de La Tuque avec bretelle d'accès Lac Panneton qui soulagerait le centre-ville du trafic lourd et accommoderait les entreprises forestières et commerces situés sur le boulevard Ducharme ainsi que les services d'urgence et avec une signalisation adéquate pour attirer les touristes et visiteurs à s'arrêter à La Tuque. »

220

Fin de la citation. Vous aviez quelque chose à ajouter, monsieur Tremblay?

225

M. CLAUDE TREMBLAY :

230 Bien, comme vous l'avez dit et comme il a été dit hier, la bretelle Panneton va demeurer de responsabilité municipale, ce qui est le cas aujourd'hui. Donc, la construction est, entre guillemets, une subvention et la responsabilité de l'infrastructure ainsi créée restera à la Ville.

235 Un des éléments qu'il nous faut travailler avec la Ville, c'est le règlement sur le camionnage qui va s'ensuivre, donc du contournement, du supposé contournement s'il se réalise, pour être en mesure de faire les hypothèses le plus juste possible sur le camionnage ou les camions qui vont emprunter la bretelle Panneton ou Wayagamac.

240 Alors, on va faire des hypothèses. Alors, demain avant-midi, on va travailler en fonction de la demande, quelles sont les étapes, quels sont les éléments qu'il nous faut avoir et on va donner un échéancier demain à midi peut-être, là, autour de midi, sur le temps que ça nous prend pour produire le document auquel vous avez fait référence.

LA PRÉSIDENTE :

245 Merci. J'aimerais maintenant demander à la Ville, au niveau de cet extrait du procès-verbal d'une réunion du conseil municipal qui a été tenue le 5 septembre 2000, de s'informer, de nous préciser demain qu'est-ce que la Ville comprenait comme hypothèse quand elle dit «pour accommoder les entreprises forestières»? Est-ce qu'on se réfère ici à l'usine John Lewis, est-ce qu'il y a plus, est-ce qu'il y a moins? Parce qu'on a vu, dans d'autres documents où on parlait
250 possiblement d'un parc industriel. Alors, j'aimerais qu'on ait quand même des éclaircissements parce que c'est sûr que si on envisage ce développement-là, le nombre de camions va augmenter.

Mme JOVETTE SAVARD :

255 O.K. Bien, dans l'immédiat, je pourrais vous répondre que...

LA PRÉSIDENTE :

260 Oui?

Mme JOVETTE SAVARD :

265 ... cette bretelle-là serait pour desservir l'usine John Lewis qui est immédiatement à l'intersection. C'est une usine existante, là. Donc, on peut avoir déjà le nombre de camions, là, qui transitent, là, vers cette usine-là. Puis pour ce qui est du parc industriel, il n'y a pas eu encore rien, là, à ma connaissance, là, dans ce sens-là, aux abords de la bretelle du Lac Panneton.

LA PRÉSIDENTE :

270

Donc, ce n'est pas dans un avenir rapproché. Il y a des discussions, mais dans le schéma d'aménagement, est-ce qu'il y a quelque chose de prévu?

Mme JOVETTE SAVARD :

275

Non, il n'y a rien de prévu au schéma d'aménagement, là, dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

280

D'accord. Merci. Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

285

Monsieur Tremblay, peut-être pour continuer la question de la bretelle, sachant que s'il y a des camions forestiers qui empruntent cet axe-là, qu'est-ce que ça va représenter en termes de géométrie et en termes aussi de largeur de route, donc comme type de profil? Alors, s'il y a des restrictions aussi, peut-être nous les signaler dans votre conception, qu'est-ce que ça implique comme possibilité au niveau du camionnage, est-ce que c'est possible?

290

M. CLAUDE TREMBLAY :

295

Oui, c'est possible. Avec un gabarit de type F, on peut accommoder les camions. C'est ce qui a été dit hier et c'est notre orientation à ce moment ici. Sur la capacité de support, on va mettre ce qu'il faut, autrement dit. Pour le reste, bien, on a... au niveau des pentes, on est capable d'être peut-être autour de... on pourra le préciser, là, avec un profil, mais déjà, on avait mis quelques lignes quand même, mais peut-être autour de 3 à 4 %, peut-être 5 % maximum, au tout début, une pente assez courte d'ailleurs.

300

Donc, on pourra quand même préciser les choses. Et on a déjà... vous avez parlé d'un croquis, on a déjà, pour expliquer à monsieur... comment est-ce qu'il s'appelait déjà... celui qui a un projet de centre équestre, là... Berman, pardon, excusez.

305

On a déjà un tracé donc sur une base photographie aérienne qui montre un peu comment le tracé va passer puis qui montre également la propriété de monsieur Berman qu'on avait oubliée, on l'avoue, là. Donc, on l'a retrouvée, là. Et qui montre également où sont les deux points dont on parle, donc le pont au-dessus de la rivière et le chemin Wayagamac, le pont en dessous de la voie ferrée, là, ou le tunnel en dessous de la voie ferrée.

310

Alors, on a déjà ça, là, qu'on pourra vous montrer. Et là-dessus, on a placé la distance entre la rue des Acacias et le chemin Wayagamac qui est de 340 mètres, ce qui a été dit au cours de la visite de cet après-midi, mais on a ça qu'on peut déposer ce soir.

315

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

320

J'aimerais maintenant demander aux différents ministères de nous donner la liste des documents qui ont été déposés. Il y a de nombreux documents qui ont été déposés, des choses qui sont d'ailleurs très intéressantes. Je vous recommande d'aller consulter le dossier. Alors, je commencerais par monsieur Valiquette, s'il vous plaît.

325

M. LUC VALIQUETTE :

330

Madame la Présidente, nous avons déposé un guide sur le bruit communautaire généré par les sources fixes, daté de juin 2000. Nous avons aussi déposé une note d'instruction, 9801. Le sujet, c'est «Le bruit, traitement des plaintes et exigences aux entreprises qui le génèrent». Et nous avons déposé un document qui s'appelle «Problématique du bruit communautaire et élaboration d'une politique québécoise», daté de février 1985.

LA PRÉSIDENTE :

335

Merci. Madame Savard, s'il vous plaît.

Mme JOVETTE SAVARD :

340

O.K. Nous avons déposé une copie du schéma d'aménagement révisé qui date de mars 2000, une copie du plan d'urbanisme de la Ville de La Tuque qui date de 1995, les normes générales concernant l'abattage d'arbres et la protection du couvert forestier, le plan de gestion de circulation lourde également. Il y a aussi le Centre local de développement qui a déposé son plan d'action ainsi que le volet touristique de la Ville qui a déposé son plan d'action.

345

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Fournier.

350

M. JEAN FOURNIER :

355

Nous avons déposé l'inventaire des installations touristiques de La Mauricie qui est à jour, le guide touristique de la région produit par l'Association touristique régionale, la politique de signalisation touristique préparée par Tourisme Québec et Transport Québec, qui date de novembre 2002, un dépliant d'information sur la signalisation qui s'intitule «C'est tellement plus clair et efficace quand c'est bleu».

LA PRÉSIDENTE :

360

Merci. Madame Boisvert.

Mme HÉLÈNE BOISVERT :

365 Oui. On a déposé un guide à l'intention des municipalités pour la planification des mesures d'urgence qui date de 1997. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

370 Merci. Monsieur Lévesque.

M. GUY LÉVESQUE :

375 On a déposé, à votre demande, un document, un court document qui s'intitule «Le bruit communautaire», qui a été présenté... préparé, c'est-à-dire, par le Centre de santé publique de Québec, qui fait état du bruit communautaire et des impacts sur la santé.

LA PRÉSIDENTE :

380 Merci. Monsieur Archambault.

M. JACQUES ARCHAMBAULT :

385 À votre demande, on a déposé un petit rapport concernant les territoires fauniques à proximité de la Ville de La Tuque.

LA PRÉSIDENTE :

390 Merci. Monsieur Tremblay, est-ce que vous avez déposé d'autres documents aujourd'hui?

M. CLAUDE TREMBLAY :

395 Oui. Nous avons déposé les présentations qui ont été faites hier, soit celle sur la voie de contournement, donc, que j'ai faite, là, et celle qui touche la conception d'un tracé qui avait été fait par Jean-François.

400 J'aimerais profiter de l'occasion pour rectifier une erreur qui s'est glissée hier à l'effet que le document intitulé «Avis sur l'impact du contournement de la Route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois» a été déposé. On avait dit hier qu'il ne l'avait pas été, en tout cas, il y avait une confusion. Il a été déposé, vous l'avez déjà. Alors, on s'excuse de l'erreur.

LA PRÉSIDENTE :

405 Ça va. Merci.

Alors, ce soir, on va commencer par parler du bruit. J'inviterais monsieur Berman à revenir à la table et ensuite, je vais procéder à l'appel de trois personnes qui avaient déjà quitté hier, quand on a fait l'appel et puis on poursuivra avec la liste selon l'ordre avec lequel vous êtes enregistrés. Alors, monsieur Berman, bonsoir.

410

M. RÉJEAN BERMAN :

Bonsoir.

415

LA PRÉSIDENTE :

Vous aviez une question sur le bruit. On a demandé au promoteur, ce soir, de nous faire une présentation sur le bruit et je pense qu'il y aura une présentation aussi sur les vibrations.

420

M. CLAUDE TREMBLAY :

Oui. Il y a deux présentations de prévues : une sur le bruit, effectivement, et une sur les vibrations. Alors, on peut commencer par celle sur le bruit.

425

LA PRÉSIDENTE :

Je vais d'abord commencer par monsieur Berman, s'il veut nous remémorer sa question, sa dernière question de hier soir, s'il vous plaît.

430

M. RÉJEAN BERMAN :

Oui. La question a été partiellement répondue par monsieur Tremblay, hier. Mon propos était que la réduction moyenne de bruit, suite à l'aménagement de cette voie de contournement, serait de 2,2 dB(A) selon le rapport que nous avons.

435

Lorsque la politique de bruit routier du ministère des Transports indique qu'il ne devrait pas y avoir un investissement parce que ce ne serait pas justifié lorsqu'il n'y a pas une réduction minimum de 7 dB(A). Le même document indique que, en bas de 7 dB(A), les résidents ne perçoivent absolument pas une réduction.

440

La réponse de monsieur Tremblay était que, oui, il y avait une réduction de 5, donc il prenait cinq plutôt que de prendre 0. Je considère que lorsqu'il n'y a pas d'impact comme tel, parce que ce ne sera pas perçu et que le facteur bruit étant le facteur le plus important dans l'objectif de déplacer les camions, qu'on dépense peut-être 25 M \$ pour rien.

445

Donc, ma question revient encore. On a une très grande variation de 3 dB(A) à 7 dB(A) actuellement et j'ai de la difficulté à accepter l'explication qu'on nous donne.

450

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Tremblay, on devrait peut-être commencer par votre présentation et puis on verra à la fin si, finalement, on a répondu à cette question-là.

M. CLAUDE TREMBLAY :

455

Alors donc, monsieur Boilard va faire la présentation.

M. JACQUES BOILARD :

460

Bon. Dans un premier temps, je voudrais mentionner que le ministère des Transports a une politique sur le bruit routier. Cette politique-là a deux approches, il y a l'approche corrective et l'approche de planification intégrée.

465

L'approche corrective, ça, c'est... elle est appliquée dans le cas des routes existantes. Il y a des corrections qui sont apportées par le ministère des Transports dans le cas où on aurait des niveaux de bruit Leq 24 heures supérieurs à 65 décibels pour plus de 10 résidences dans un secteur puis il faut que la densité des résidences soit de plus de 30 par kilomètre linéaire.

470

La deuxième approche, c'est la planification intégrée. Ça, c'est dans le cas d'un nouveau projet. Dans ce cas-là, il y a des mesures d'atténuation qui sont prévues dépendant des impacts, là, qui pourraient être évalués.

475

Bon. Dans le cas de l'étude d'impact, il y a deux étapes importantes à compléter. La première étape, c'est l'inventaire du climat sonore actuel. Dans un premier temps, on fait des mesures de bruit sur le terrain avec un sonomètre. Il faut respecter différentes conditions surtout météorologiques, il faut que le vent soit inférieur à 20 kilomètres/heure, que... c'est ça, qu'il n'y ait pas de pluie, que la chaussée soit sèche.

480

En simultanément, on procède à des comptages des véhicules. Le but de ces comptages-là, c'est de calibrer le modèle informatique qui va être utilisé pour évaluer les impacts. Par la suite, ce qu'on fait, c'est qu'on se monte un modèle informatique à l'aide d'un logiciel spécialisé dans le domaine. Le logiciel qu'on utilise présentement, c'est TNM qui a été développé par la Federal Highway Administration aux États-Unis.

485

Ensuite, bien c'est ça, on calibre le modèle, on s'assure que le résultat des mesures et le résultat que le modèle nous donne se comparent bien. Puis lorsque le modèle est bien calibré, bien là, on procède à la simulation du climat sonore actuel dans le secteur de l'étude.

490

Bon. Ensuite, bien, dans la deuxième étape du projet, c'est de vérifier les impacts. Généralement, lorsqu'on fait l'étude, le projet se fait plusieurs années plus tard, donc ce qu'on fait, on refait une simulation de la route existante, l'année de l'ouverture. Parce que la politique nous demande, au niveau de l'évaluation des impacts, de comparer le climat sonore de la route existante avec le climat sonore du projet dix ans plus tard.

495

Donc, si le projet est... si l'évaluation se fait, par exemple, en 2003, mais que le projet est réalisé en 2008, bien, c'est important d'aller vérifier le niveau de bruit de la route existante l'année de l'ouverture. Ensuite, on fait une simulation de la route projetée l'année même de l'ouverture et une dernière simulation qui va représenter le projet dix ans plus tard.

500

Les données nécessaires, lorsqu'on fait ce genre d'étude-là, c'est les débits de circulation qui sont projetés. Là, on parle de DJME, c'est les débits journaliers moyens estivaux. Donc, généralement l'été, les débits de circulation sont plus élevés puis c'est la période de l'année où il risque d'y avoir le plus de dérangement. Donc, on se sert de ce type de données-là.

505

On utilise la vitesse affichée sur les routes comme vitesse pour les véhicules. Puis on a besoin du tracé et du profil de la nouvelle route.

Par exemple, pour le cas du contournement de La Tuque, bon, notre modèle, vous voyez un peu à quoi ça ressemble, là, dans le logiciel TNM. Les lignes vertes que vous voyez, ça, c'est la topographie du secteur puis les lignes foncées, noires, là, c'est les routes.

510

Puis dans le cas du Lac Panneton, le logiciel nous permet de cibler des secteurs, de donner le type de sol sur certains secteurs. Donc, nous autres, on a représenté le lac parce que c'est une surface qui est réfléchissante, donc on voulait en tenir compte dans l'étude. Ça pouvait avoir des impacts, là, sur les résidences qui étaient plus éloignées.

515

Donc, le modèle qu'on a monté avait 830 segments de route, 325 récepteurs, 1800 segments de courbe de niveau, là, au niveau de la topographie. Puis à titre d'exemple, bien, pour calculer cette simulation-là, ça prenait 72 heures sur un Pentium qui roulait à 1300 mégahertz.

520

Bon. Par la suite, l'évaluation de l'impact du projet se fait avec la grille du ministère des Transports. C'est une grille qui permet de comparer le niveau de bruit actuel avec le niveau de bruit dix ans plus tard. Puis là, cette grille-là nous permet de déterminer s'il y a des impacts faibles, moyens ou forts, selon la politique du Ministère.

525

Si on estime qu'il y a des impacts moyens ou forts, bien, dans ce cas-là, on procède à des calculs afin de déterminer les mesures d'atténuation à mettre en place. Là, on voit la grille présentement. Bon. Par exemple, là, pour des niveaux sonores qui seraient au niveau actuel de 45 à 51 dB(A), selon cette grille-là, il faut une augmentation de 5 à 11 dB pour avoir un impact significatif, là, un impact moyen ou fort.

530

Dans le cas d'un niveau sonore actuel qui serait situé entre 52 et 61, il faut une augmentation de 4 dB pour obtenir un impact significatif. Lorsqu'on est rendu à des niveaux de 62 décibels, il faut une augmentation de 3 dB.

535

Donc, on peut remarquer que, par rapport au niveau de bruit actuel, plus le niveau de bruit est élevé au départ, plus l'impact va devenir important selon l'augmentation, là. Même pour une augmentation faible, on peut avoir un impact moyen et fort, rapidement.

540

Bien, c'est ça, on continue. Entre 63 et 69 décibels, bien là, une simple augmentation de 2 décibels peut représenter un impact moyen et fort. Et à partir de 70, un seul dB d'augmentation représente un impact moyen ou fort.

545

Donc, pour conclure, pour des niveaux sonores appréhendés qui sont inférieurs à 55 décibels, selon cette grille, l'impact peut tout au plus être faible et on va demeurer dans des niveaux acceptables selon les critères du ministère des Transports.

550

Au-dessus de 55 dB(A), les impacts qui sont faibles ne feront pas l'objet de la mise en place d'une mesure d'atténuation. Puis au-dessus de 55 dB(A), lorsque les impacts sont moyens et forts, là, c'est là qu'on détermine ce qu'il faut mettre en place pour ramener les niveaux à un niveau qui permet d'avoir des impacts, là, faibles ou nuls au niveau du projet. Voilà.

555

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Boilard, pour la question des simulations, donc pour bien comprendre, les relevés que vous faites sur le terrain, ce n'est pas des relevés qui servent à mesurer le bruit, par exemple, pour connaître vraiment le bruit des véhicules mais plutôt pour calibrer un modèle qui va vous servir à simuler le bruit qui provient essentiellement des véhicules, est-ce que c'est bien ça?

560

M. JACQUES BOILARD :

C'est exact. C'est exact. Le but premier, c'est ça. À l'occasion, on fait des 24 heures dans des études comme ça aussi, des mesures de bruit sur une durée plus longue, là, qui dure 24 heures, pour aussi bien connaître le bruit actuel dans des secteurs où, par exemple, il n'y a pas de routes existantes, mais où il peut y avoir des usines qui peuvent générer des niveaux de bruit importants, là.

570

En fait, c'est ça, le logiciel qu'on utilise simule le bruit des routes, mais on ne peut pas simuler le bruit de sources fixes qui peuvent être existantes dans un secteur. Donc, quand on a un doute que le niveau de bruit, même si on est en plein cœur d'un quartier résidentiel, peut être plus élevé qu'à ce qu'on peut s'attendre normalement en raison de ces sources-là, bien, dans ce cas-là, on peut faire des relevés plus longs, là, qui peuvent durer 24 heures puis qui vont permettre de les caractériser.

575

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans votre modèle, ce que vous faites à ce moment-là, vous simulez par la suite le nombre de véhicules à partir des estimations de débit qui sont projetées et vous intégrez au modèle pour pouvoir évaluer les bruits qui sont tant actuels que futurs?

580

M. JACQUES BOILARD :

585

Exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

590 Dans l'étude actuelle, quels sont les débits que vous avez utilisés? Est-ce que c'est les
DJME que tantôt vous dites que vous avez utilisés pour – est-ce que ça vient, ça provient de
l'étude de 98 ou de quels débits dont on parle?

M. JACQUES BOILARD :

595

C'est des données qui m'ont été fournies. C'est écrit dans...

M. PIERRE ARNOUX :

600

C'est selon les dernières données de l'étude 98...

M. JACQUES BOILARD :

605

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

610

En fait, ma question, elle était plus précise que ça. C'est qu'en fait, dans l'étude, on parle
en 2001 de 5100 véhicules au niveau du DJME et en 2008, ce qu'on a utilisé dans la simulation,
c'est 4865. Donc, on a une baisse de véhicules, selon les chiffres qu'on a actuellement dans
l'étude d'impact, et pourquoi qu'on a une baisse à ce moment-là?

615

Et c'est la même chose au niveau des camions, on avait 850 camions et là, en 2008, on
aurait 825 camions. Alors, peut-être un peu comprendre comment vous faites vos estimations à
ce niveau-là?

620

M. JACQUES BOILARD :

Je ne peux pas vous répondre présentement.

625

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non?

630

M. JACQUES BOILARD :

Il faudrait que je vérifie, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

635 En même temps, peut-être vérifier autre chose, je vais vous donner peut-être d'autres...

M. JACQUES BOILARD :

O.K.

640

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

645 Pour la répartition des véhicules, dans la simulation, vous avez utilisé 50 % des automobiles en direction nord, 60 en direction sud; au niveau des camions, 37 % en direction nord, 51 en direction sud.

Maintenant, dans les enquêtes origine-destination, celles de mai et de juin 98, on parle environ de 17 à 50 % de véhicules, on parle de 27 à 37 % de camions. Donc, il y a des chiffres qui ne sont peut-être pas tout à fait les mêmes.

650

Et dans la nouvelle enquête O-D qui a été faite en 2002, pour les camions et celle des autos, en 2003, on n'a pas encore les mêmes pourcentages. Donc, peut-être juste vérifier peut-être pour voir, là, quels sont, en fait, les éléments, les hypothèses qui ont été vraiment... qui ont servi à faire le modèle...

655

M. JACQUES BOILARD :

Oui.

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

... et voir si avec les nouvelles enquêtes O-D qui ont été faites, s'assurer qu'il n'y a pas des modifications importantes, là, par rapport à ces années-là.

665

M. JACQUES BOILARD :

O.K.

670

M. CLAUDE TREMBLAY :

675 Je peux juste faire tout de suite une... peut-être profiter de l'occasion pour faire une petite mise au point. Il y a eu, assez récemment, un bulletin de la Direction du laboratoire des chaussées du ministère des Transports qui explique que, suite à un changement méthodologique

680 dans les dernières années – je ne pourrais pas préciser l'année mais on pourra produire le document, le bulletin de liaison de la Direction du laboratoire – il y avait induction d'une erreur cumulative dans le comptage des camions parce que c'était des comptages à câble puis, à un moment donné, le système, avec le nombre d'essieux, il y avait une certaine erreur qui était générée. Disons-le comme ça.

685 Alors, ça explique que la proportion de camions a varié un petit peu en fonction des années où on donne la proportion de camions, là, par rapport au DJME. Alors, ça, on va produire le document, on sera en mesure de vous le produire demain. J'ai su ça, moi, tout à fait récemment, là, mais effectivement, la variation entre 45 et 25, là, au niveau du camionnage par rapport au DJME, s'explique en grande partie de cette façon-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

690 Mais aussi, c'est que dans l'étude d'impact, on parle d'une réduction en 2008 de 2,2 dB(A) et là, hier, on avait 3 dB(A) puis vous aviez dit aussi peut-être 5, donc voir aussi c'est quoi la réduction qu'on a vraiment à l'ouverture, donc en 2008, mais aussi en 2018, parce qu'on parlait hier qu'on faisait un projet à long terme.

695 Dans l'étude d'impact, on parlait d'une réduction, en 2018, de 1,2 dB(A). Donc, avoir peut-être un bref portrait, là, de la situation, qu'est-ce qui va se produire, selon les hypothèses, bien sûr, que vous avez avancées?

M. CLAUDE TREMBLAY :

700 Dans la présentation, le 5 que j'ai mentionné hier, c'était... j'avais ajouté «je crois» au bout. Alors, il fallait référer à la présentation où il y avait l'acétate qui traite du climat sonore, où il y avait d'un côté une ligne qui représentait le boulevard Ducharme où on était à un certain niveau et plus au centre-ville où on était à un niveau plus élevé.

705 Ce qu'on va faire, c'est que compte tenu que le pourcentage de camions où les DJMA sont à valider... ou DJME, pardon, on va refaire cette validation-là parce qu'il semble y avoir certaines non-concordances dans les chiffres. On va vérifier tout ça. Bon. Ça nous est soulevé, on va le faire.

710 Maintenant, sur le chiffre comme tel, là, il est calculé en fonction donc du DJME et du pourcentage de camions. Le 5 que j'ai induit, moi, était avec la mention «je crois». Donc, il faut référer à la présentation. Des fois, on donne un chiffre, là, puis on peut... bon.

715 Ce que moi, je retiens, par ailleurs, c'est que quand on est au-dessus d'un certain nombre, 63, 65 dB(A), ça n'en prend moins pour que ce soit perceptible par rapport à 55, un exemple. Alors là, on vient d'avoir l'explication. Donc, ce n'est pas un chiffre absolu, le 7, c'est en fonction du niveau sonore, donc du nombre qui est présent. C'est ma compréhension.

720 Mais là, je comprends donc, en conclusion, qu'il y a une validation, premièrement, des chiffres à faire, compte tenu qu'il semble y avoir, comment dire, une erreur en tout cas, au moins relative, là, sur les niveaux de camionnage puis le DJME. Donc, on va repartir de là, on va rebrasser les chiffres dans le modèle puis on va refournir les nouveaux seuils.

725 **LA PRÉSIDENTE :**

Si je peux me permettre, aussi il y avait une validation à faire au niveau du kilomètre 0+500. On disait que la résidence actuelle, il y aurait une diminution du niveau de bruit, à la page 628. Et puis finalement, à la page 378, ça ne correspond pas, là, il y aurait une augmentation.

730 Puis pourquoi aussi la raison pour laquelle il y aurait une diminution au niveau de la maison, de cette maison-là? Parce qu'on dit, à la hauteur du kilomètre 0+500, «verra le niveau de bruit perçu diminué de 0,4 dB(A) d'ici 2018, malgré l'augmentation de la circulation».

735 Est-ce que c'est par rapport à la route actuelle qui va passer derrière, alors il y aura moins de bruit? Est-ce que vous pourriez nous expliquer? En plus de vérifier les chiffres, là, pour demain, mais ce serait quoi l'explication?

740 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

On va donc révérifier aussi cet aspect-là.

LA PRÉSIDENTE :

745 D'accord. Merci.

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

Monsieur Boilard, j'aimerais revenir sur la politique, en fait, du ministère. Ce qu'on peut comprendre aussi, c'est le niveau, en fait, qui déclenche, je dirais, un peu les mesures à appliquer, si le 55 dB(A) Leq 24 heures.

755 Est-ce que ça tient compte des pointes de bruit? Est-ce que les pointes servent à faire votre estimation en termes d'intervention, si on veut, sur le terrain? Est-ce qu'une pointe fait que vous allez intervenir ou si c'est seulement qu'à 55 dB(A) Leq 24 heures qui va être surveillé?

760 **M. JACQUES BOILARD :**

C'est le Leq 24 heures seulement, le critère qui est utilisé.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

765

Donc, par exemple, un camion qui circule et qui fait une pointe à 90 dB(A), en fait, il fait partie d'un ensemble, d'une moyenne, en fait, que vous faites sur une période de 24 heures?

M. JACQUES BOILARD :

770

C'est ça, c'est exact. C'est à partir de ce critère-là qu'on fixe les impacts. C'est sûr qu'il va y avoir des pointes de bruit, mais réparties sur 24 heures, c'est ce chiffre-là, c'est ce paramètre-là qu'on utilise. C'est un moyennage logarithmique qui s'appelle «niveau de bruit équivalent».

775

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'ai peut-être une question pour monsieur Valiquette. Tout à l'heure, dans les documents déposés, vous aviez indiqué qu'il y avait une politique, en fait, québécoise qui avait été développée en 1985, il semble y avoir une mise à jour en 96. Est-ce que vous pouvez nous dire un peu qu'est-ce que c'était, cette politique, quels sont peut-être les niveaux qui étaient impliqués... les niveaux sonores qui étaient indiqués dans cette politique?

780

M. LUC VALIQUETTE :

785

Oui. Ça traite des sources fixes, hein. C'est sur les sources fixes. Le niveau de bruit à ne pas dépasser pour les sources de bruit communautaires, on parle pour un territoire zoné pour fins agricoles ou d'habitation, bon, ça dépend des usages aussi.

790

Alors, pour des territoires résidentiels, disons, une maison d'habitation unifamiliale en rangée, bifamiliale ou multifamiliale, on parle, le jour, de 50 et la nuit de 45 décibels comme critère.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

795

À ce moment-là, c'est une source fixe mais ce n'est pas non plus un Leq 24 heures ou si c'en est un?

M. LUC VALIQUETTE :

800

Je crois bien que c'est un Leq 24 heures. Je peux quand même aller au niveau d'orientation de gestion, ce n'est pas dans un document, mais le Ministère, actuellement, d'abord a un comité qui est en marche, un comité ministère de l'Environnement/ ministère des Transports au niveau de l'analyse de la politique du ministère des Transports sur le bruit. Donc, il y a des discussions qui se font.

805

Mais au niveau du ministère de l'Environnement, on donne comme orientation, au niveau de bruit à l'extérieur d'une résidence, d'avoir – et là, c'est en fonction d'horaires pour le jour, le

810 soir et la nuit. Le jour, c'est de 7 heures à 19 heures; le soir, c'est 19 heures à 22 heures et la nuit, 22 heures à 7 heures.

815 Alors, il y a trois niveaux d'orientation, donc 55 décibels le jour, 50 décibels le soir et 45 décibels la nuit. Ça, ça vise surtout à respecter les critères de qualité de l'Organisation mondiale de la santé qui considère qu'on a, à 55 décibels, une gêne sérieuse... pour des niveaux supérieurs à 55 décibels, pour le jour et le soir; en haut de 50 décibels, on parle de gêne mais modérée, le jour et le soir aussi.

820 Et le critère visé par l'Organisation mondiale de la santé, c'est en 2000, ça, c'est 45 décibels. Et là, la raison, c'est qu'on vise un niveau de sommeil acceptable dans la chambre à coucher de 30 décibels.

Alors, si on a 45 décibels à l'extérieur de la maison, on a 30 décibels dans la chambre à coucher. Et là, c'est pour les projets de transport aussi.

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

Monsieur Boilard -- monsieur Tremblay, excusez -- est-ce que vous avez des données sur la période nocturne, donc la période de nuit, si on veut, le niveau sonore de cette période-là, est-ce que vous l'avez?

830

M. JACQUES BOILARD :

Là, présentement, non, je n'ai pas de données, là.

835

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que c'est possible de...

840 **M. JACQUES BOILARD :**

Vous parlez du bruit routier du projet?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

845

Oui, oui, oui. Oui, oui. C'est-à-dire que là, on a un Leq 24 heures, mais est-ce que vous l'avez, par exemple, pour 12 heures/12 heures, donc qu'on ait la période le jour ou la période de nuit, est-ce que c'est possible d'avoir ces...

850 **M. JACQUES BOILARD :**

Ce serait possible si on me fournit les...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

855

Les débits.

M. JACQUES BOILARD :

860

... débits de circulation projetés pour ces périodes-là, la nuit.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

865

Est-ce que c'est possible?

M. JACQUES BOILARD :

Ce serait possible de l'évaluer.

870

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Tremblay?

M. JACQUES BOILARD :

875

Excusez-moi.

M. CLAUDE TREMBLAY :

880

On va vérifier si on a des comptages précis la nuit, là, parce que pour le moment, je ne le sais pas, là. Peut-être que oui, mais on va vérifier, là. Il y a des chances, en fait, mais on va vérifier avant de répondre.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

885

J'aimerais savoir, monsieur Boilard, la question de la vitesse, est-ce que ça l'a une grande influence sur la vitesse des véhicules, une grande influence sur le niveau sonore? Jusqu'à quel point, si on peut le chiffrer aussi en termes de...

890

M. JACQUES BOILARD :

Oui, oui. Plus la vitesse des véhicules est élevée, plus le niveau de bruit va augmenter. Dans le cas du projet de La Tuque, on a simulé... au lieu de simuler à 90 kilomètres/heure, on a simulé à 100 kilomètres/heure la vitesse des véhicules sur la voie de contournement.

895

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

900 Mais pour l'ancienne...en fait, l'ancienne... la route actuelle, est-ce que le fait qu'on est à 80 kilomètres/heure à l'entrée sud, par rapport à 50 un peu plus loin, est-ce que le 80 kilomètres/heure fait en sorte que les niveaux sonores sont beaucoup plus élevés? Puis est-ce que vous pouvez le quantifier en termes de nombre de dB(A) par rapport, par exemple, à un 50 kilomètres/heure?

905 **M. JACQUES BOILARD :**

Oui. Bien, c'est sûr qu'à 80 kilomètres/heure, ça augmente les niveaux de bruit. Pour le quantifier, il faudrait que j'aie mes chiffres, là, en main, là. C'est plus facile de calculer l'impact, par exemple, d'une variation des débits, là, ça, ça se fait facilement, mais au niveau de la vitesse, bien là, ça me prendrait mon logiciel pour que je puisse vous donner une réponse, là.

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

Merci.

915 **LA PRÉSIDENTE :**

920 Vous parliez tout à l'heure que vous faisiez une autre simulation la première année puis ensuite, dix ans plus tard. Est-ce que vous avez des cas concrets et c'est quoi les résultats? Où j'essaie d'en venir, c'est, finalement, est-ce que les simulations sont très près des données réelles qui sont obtenues sur le terrain par la suite ou s'il y a des écarts? Est-ce que vous avez des statistiques sur ça?

925 **M. JACQUES BOILARD :**

Le logiciel a une précision de plus ou moins 2 dB, donc c'est assez près, là. Quand on parle de 2 dB, là, c'est précis, là.

930 **LA PRÉSIDENTE :**

Historiquement, là, depuis que vous vous en servez...

M. JACQUES BOILARD :

935 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... il est quand même calibré, comme vous dites, avec précision plus ou moins 2 dB?

940 **M. JACQUES BOILARD :**

C'est ça.

945 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand on parlait tout à l'heure, dans la grille d'évaluation du Ministère, tout dépend naturellement si on est près du 55, là, le bruit va être avec un impact plus fort si on est plus haut que le 55, mais j'aimerais savoir, quand vous parlez d'un bruit faible, moyen ou fort, comment on peut l'expliquer dans des termes simples, c'est-à-dire faible, est-ce que c'est perceptible? Est-ce que c'est... Puis fort, est-ce que c'est dérangeant? J'aimerais que vous puissiez me qualifier c'est quoi faible, moyen et fort.

955 **M. JACQUES BOILARD :**

Au niveau de l'impact?

LA PRÉSIDENTE :

960 Oui.

M. JACQUES BOILARD :

965 O.K. Ce qui arrive, c'est que... c'est ça, un peu comme monsieur – je m'excuse, je ne connais pas... monsieur Valiquette – expliquait, c'est que le niveau de bruit, jusqu'à un certain seuil, là, jusqu'à, par exemple, 55 décibels, ne perturbera pas le sommeil, va être beaucoup moins dérangeant.

970 Donc, ce qui arrive, comment qu'on peut qualifier l'impact d'un projet, c'est que plus le niveau de bruit est élevé, bien, moins l'augmentation du niveau de bruit, au fur et à mesure que ça va avancer -- comment je pourrais vous dire ça? Excusez, là -- plus le niveau de bruit, au départ, est élevé, plus l'addition d'un niveau de bruit additionnel va déranger donc. C'est ça.

975 Jusqu'à un certain seuil, on peut considérer que le bruit ambiant va être acceptable. Donc, c'est comme ça que la grille a été montée. On sait que jusqu'à 55 dB(A), les gens vont être capables de vivre avec ce niveau de bruit-là puis d'être confortables. Mais à partir d'un certain seuil, bien là, l'augmentation même minime peut devenir importante puis dérangeante, là. Je ne sais pas si je réponds à votre question, là.

980 **LA PRÉSIDENTE :**

985 Oui, en partie. En fait, dans le modèle, est-ce qu'il y a une pondération? Je vais essayer de m'y prendre autrement. Est-ce qu'il y a une pondération? Par exemple, si vous avez un bruit en ville, vous vous attendez à avoir 55 ou 65 dB(A), quand vous êtes à la campagne, même dans la grille, si vous augmentez de 7 dB(A), le bruit naturel, souvent, peut être à 45 dB(A) mais c'est un bruit qui est différent, finalement.

M. JACQUES BOILARD :

990 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

995 Si vous changez complètement la définition du bruit, c'est-à-dire que ce n'est plus un bruit rural ou agricole, mais c'est un bruit d'autoroute ou de voie nationale, c'est tout à fait différent. Est-ce qu'il y a des éléments, dans le modèle, qui vont pondérer le changement de ce qu'on pourrait appeler... que les gens peuvent appeler qualité de bruit, finalement, ou qualité de vie?

M. JACQUES BOILARD :

1000 Non. Ça, ce n'est pas prévu de cette façon-là.

LA PRÉSIDENTE :

1005 Ce n'est pas prévu du tout?

M. JACQUES BOILARD :

1010 Non. Non.

LA PRÉSIDENTE :

1015 Donc, vous, c'est seulement technique, 45 dB(A), peu importe la source, vous pouvez parler d'un impact faible, parce qu'on augmente de 2 dB(A), mais finalement, c'est complètement différent, là, on ne parle plus d'un bruit constant ou avec des bruits ponctuels de camions qui descendent une pente, si je comprends bien?

M. JACQUES BOILARD :

1020 Non, c'est exact. La méthode ne prévoit pas, là, de caractériser, là, le type de bruit. On parle seulement que de décibels puis c'est comme ça qu'on l'évalue.

LA PRÉSIDENTE :

1025 Que vous l'évaluez?

M. JACQUES BOILARD :

1030 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1035 D'accord. Bon. Il y aura peut-être d'autres questions mais je veux quand même donner un peu de place aussi aux citoyens. Si on a d'autres questions plus techniques, on a une séance demain après-midi, vous êtes tous invités, à partir de 1 heure 30 la Commission siégera ici.

1040 Nous, c'est évident qu'on a des vérifications de méthodologie puis tout ça, là, ça ne va pas nécessairement intéresser tout le monde, mais en tout cas, vous êtes invités. Ce soir, je vais poursuivre pour un moment, là, les questions de la salle. Alors, monsieur Berman, est-ce que vous avez une autre question?

M. RÉJEAN BERMAN :

1045 Oui. C'est peut-être juste complémentaire à ce qu'on vient de dire, encore une fois, lorsqu'on regarde le document de la politique de bruit du 7 dB(A), peu important les résultats qu'on a dans l'étude d'impact, dans ce document-là, on mentionne bien que la réduction de bruit ne sera pas perceptible par les résidents.

1050 Peut-être que ma question est : dans tous les facteurs qui justifient la création d'une voie de contournement, est-ce qu'on arrive, à la fin, que les seules raisons sont des raisons très subjectives de l'inconfort?

1055 Étant donné que le bruit ne sera pas perceptible, on a dit que les autres facteurs pollutions sont en deçà du seuil permis, donc il nous reste quoi comme critères pour dire qu'on justifie le déplacement de cette route-là?

Si c'est de l'inconfort, si c'est de la gêne, je pense que ça devrait être mis d'avant en disant : «Oui, voilà, au moins ce sont ces critères-là qui sont la base de notre décision.»

1060 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, c'est des choses que vous pourriez mettre dans votre mémoire.

1065 **M. RÉJEAN BERMAN :**

Elles seront dans mon mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

1070 D'accord. Merci. Ça va?

M. RÉJEAN BERMAN :

1075 Il y aurait un commentaire sur la bretelle. Je vois qu'on est déjà arrêté à une seule variante qui est le chemin qu'on a tracé, comme disait monsieur Tremblay, sur le plan. J'espère, comme disait monsieur Valiquette, qu'il y aura une étude d'impact et qu'on pourra passer par le

même processus qu'on passe maintenant, qu'on pourra surtout faire des suggestions de variantes différentes qui pourraient peut-être atténuer les bruits ou atténuer le côté visuel.

1080

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Berman. J'inviterais maintenant monsieur Denis Pelletier. Bonsoir, monsieur Pelletier.

1085

M. DENIS PELLETIER :

Bonsoir, Madame. J'étais présent hier et j'ai dû quitter, je m'en excuse. Il y a quelques mois, madame Julie Boulet a présenté dans les journaux que la voie de contournement serait complétée pour 2008.

1090

Hier, lorsque vous vous êtes présentés, vous personnellement et votre groupe, vous disiez que, à la suite de cette étude que vous faites actuellement, vous déciderez de l'acceptation ou du refus de ce projet. Est-ce que j'ai mal compris?

1095

LA PRÉSIDENTE :

Nous, nous préparons un rapport pour le ministre, des constatations de cette audience de la part des citoyens et du promoteur et des personnes ressources. Et parallèlement à ce que nous faisons, le ministère de l'Environnement prépare aussi un rapport technique et c'est avec ces deux rapports, celui du BAPE, celui du ministère de l'Environnement, que sera préparé un avis pour être déposé au Conseil des ministres.

1100

La Commission n'est pas décisionnelle, c'est le Conseil des ministres qui va décider si le projet ira de l'avant ou pas et s'il va de l'avant, comment.

1105

Alors nous, on regarde ce que les gens nous apportent, on essaie, dans cette première partie, de parfaire notre connaissance sur le projet; la même pour les gens, deuxième partie, vous présenterez des mémoires, on continuera à se poser des questions, à vous poser des questions. Et suite à ce qu'on aura entendu, on préparera un rapport de notre analyse et de nos constatations, mais ce n'est pas nous qui allons décider du projet, c'est le Conseil des ministres.

1110

M. DENIS PELLETIER :

Merci.

1115

LA PRÉSIDENTE :

Il y a beaucoup de données qu'il faut finalement comprendre la première soirée. C'est un processus que vous pouvez penser très formel mais ça fait plus de 25 ans que le BAPE le fait comme ça et finalement, on essaie d'établir un cadre neutre, impartial, transparent où chacun a

1120

sa place. Mais c'est beaucoup de données à digérer sur la procédure, qui fait quoi, comment, quand, et cetera. Je suis d'accord avec vous.

1125 **M. DENIS PELLETIER :**

Est-ce que je peux me permettre quelques commentaires et considérations sur la voie actuelle?

1130 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. Ça, c'est en deuxième partie.

M. DENIS PELLETIER :

1135

C'est seulement que les questions.

LA PRÉSIDENTE :

1140

C'est seulement des questions, en première partie.

M. DENIS PELLETIER :

Bien, je veux juste...

1145

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez préparer un mémoire ou même faire une présentation verbale, mais en deuxième partie.

1150

M. DENIS PELLETIER :

Mais si je veux juste faire un petit commentaire pour que vous discutiez au sujet du bruit. S'il y a utilisation de freins moteurs, vous ne pouvez pas savoir qu'est-ce que ça peut faire, les fenêtres fermées. Tous les gens qui habitent le long de la voie actuelle, dans le milieu urbain, n'ouvrent jamais leurs fenêtres, hein, ni l'été, là, c'est toujours les fenêtres fermées. Puis lorsqu'il y a utilisation d'un frein moteur, qu'il soit 3 heures ou 4 heures du matin, c'est bien de valeur, mais tu lèves dans ton lit, les décibels, ça monte au plafond. C'est incroyable!

1155

1160

LA PRÉSIDENTE :

Oui. En fait, c'est une question qu'on voulait poser, nous, demain après-midi, mais aussi bien la poser maintenant puisque l'expert est là. Dans le modèle, vous semblez considérer... parmi les éléments que vous considérez, il y a les pentes et ça, ça veut dire quoi, à ce moment-là?

1165

M. JACQUES BOILARD :

1170 Bon. Le logiciel va calculer le bruit produit par le moteur parce qu'il va forcer, mais on ne
tient pas compte de la compression, s'il y a l'usage des freins moteurs, là. Ce n'est pas prévu
dans le modèle.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Voilà.

M. DENIS PELLETIER :

1180 Depuis quelques semaines, l'utilisation des freins moteurs a diminué de beaucoup. Je ne
comprenais pas. J'ai posé la question à quelques personnes ressources. On m'a dit qu'il y a des
gens, dans le milieu, qui ont fait des démarches auprès des camionneurs... des compagnies de
camionneurs pour leur dire : «Le BAPE, ils sont alentour, il y a du monde à La Tuque pour faire
des enquêtes sur la voie de contournement, tenez-vous mollo pendant quelques semaines.» Est-
ce croyable?

1185 Je vais vous revenir demain parce que j'avais quelques petites choses que je voulais
vous... je suis certain que vous êtes au courant de bien des choses, vous êtes des experts dans
le domaine, des choses que vous savez dont vous ne parlez pas, là, actuellement, mais je
pourrais vous en raconter, monsieur Ducas pourrait vous en raconter...

1190

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez venir nous raconter ça en deuxième partie?

1195

M. DENIS PELLETIER :

C'est bien. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1200

Merci. J'aimerais savoir de la Ville, est-ce qu'il y a une réglementation sur les nuisances
dont le bruit?

1205

Mme JOVETTE SAVARD :

1210 Il existe une réglementation sur les nuisances qui concerne particulièrement le bruit, mais
il faudrait revoir toute cette réglementation-là, suite au transfert, là, de la police de La Tuque avec
la sécurité publique et tout ça, là. Il y a des empiétements, des dédoublements, là, au niveau de
la réglementation qui fait qu'elle doit être mise à jour, cette réglementation-là.

LA PRÉSIDENTE :

1215 Est-ce qu'il y a quelque chose sur les freins moteurs, est-ce qu'il y a une interdiction?

Mme JOVETTE SAVARD :

1220 Il y avait une interdiction, mais on nous a dit que ce n'était pas légal d'interdire l'utilisation des freins moteurs, là, dans les municipalités.

LA PRÉSIDENTE :

1225 D'accord.

Mme JOVETTE SAVARD :

On n'a pas le pouvoir d'interdire l'utilisation des freins moteurs.

1230 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. CLAUDE TREMBLAY :

1235 Si je peux me permettre, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1240 Oui, monsieur Tremblay.

M. CLAUDE TREMBLAY :

1245 C'est parce que cet élément-là fait l'objet actuellement d'un projet de politique du ministère des Transports, donc une modification au Code de la sécurité routière, pour permettre, finalement... en tout cas, possiblement à l'automne de cette année, selon les échéanciers prévus actuellement, donc de permettre aux municipalités de passer des règlements pour interdire le frein moteur sous certaines conditions.

1250 Alors, lorsque la sécurité... là, il y a des détails qui sont à venir, là, mais par exemple, lorsque la sécurité est en jeu, l'utilisation du frein moteur serait permise. Mais lorsque la topographie, l'environnement physique ne justifient pas l'utilisation du frein moteur, alors il serait interdit.

1255 Il y a une problématique au niveau des corps policiers puis au niveau des contrôleurs routiers de mesures puis d'instrumentation de mesures pour éviter le bruit, mais mettons qu'il y a

quelque chose qui s'en vient, pour cette année ou l'année prochaine, disons, au pire, là, au niveau des possibilités pour une municipalité de régler sur l'utilisation du frein moteur.

1260 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'inviterais maintenant madame Denise Jefferey, s'il vous plaît. Bonsoir, madame.

1265 **Mme DENISE JEFFEREY :**

Moi, je voudrais savoir combien le gouvernement donne par année à la Ville pour l'entretien de sa route?

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

M. CLAUDE TREMBLAY :

1275 106 000 \$.

Mme DENISE JEFFEREY :

1280 C'est que j'avais déjà eu une autre version, c'était un peu plus que 200. Ça fait que c'est pour ça que je me pose la question qui dit vrai, là?

M. CLAUDE TREMBLAY :

Bien, c'est ça, là. La réponse, c'est ça.

1285 **Mme DENISE JEFFEREY :**

Le coût. Mais je parle combien que le gouvernement donne? Je ne demande pas le coût, je demande combien qu'il donne par année?

1290 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien là, je ne comprends pas la question. Excusez-moi.

1295 **Mme DENISE JEFFEREY :**

Ça peut coûter moins cher, mais est-ce que le gouvernement peut donner plus?

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est un coût annuel qui est récurrent, qui est toujours le même ou selon les dépenses qui doivent être faites?

M. CLAUDE TREMBLAY :

1305

C'est un contrat annuel qu'on a avec la Ville, entretien d'été et d'hiver, qui coûte 106 000 \$.

LA PRÉSIDENTE :

1310

C'est le ministère des Transports qui est responsable maintenant, donc c'est la Ville qui fait les travaux mais c'est vous qui donnez, qui payez les dépenses, c'est ça?

M. CLAUDE TREMBLAY :

1315

C'est ça. Pour la 155, à l'intérieur de la ville.

LA PRÉSIDENTE :

1320

D'accord.

Mme DENISE JEFFEREY :

1325

Bien, je vais vérifier.

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous une autre question, madame?

1330

Mme DENISE JEFFEREY :

Non. Tout de suite, non. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1335

D'accord. Merci. Hier, il y avait une question qui avait été demandée au sujet des effectifs suite à la réalisation du contournement. Je pense que nous avons, ce soir, une personne dans la salle, de la sécurité publique. Bonsoir.

1340

M. GILLES DUBÉ :

Bonsoir, Madame la présidente. Je me présente, je suis le lieutenant Gilles Dubé, responsable du poste de la Sûreté du Québec au niveau de la Ville de La Tuque.

1345

LA PRÉSIDENTE :

Votre nom, s'il vous plaît?

M. GILLES DUBÉ :

1350

Lieutenant Gilles Dubé.

LA PRÉSIDENTE :

1355

Bonsoir, monsieur Dubé.

M. GILLES DUBÉ :

1360

Bonsoir. O.K. Pour répondre au questionnement, là, qui s'est posé hier, c'est que, bon, l'entente de la nouvelle Ville de La Tuque stipule qu'il y a un minimum à respecter au niveau de la Ville.

1365

L'augmentation ou la diminution d'effectifs, les principales raisons, ce serait une augmentation ou une diminution de notre population ou du territoire à desservir. Et puis présentement, l'avènement d'une future voie de contournement n'augmente pas ou ne diminue pas les usagers de la route ou la population ou le territoire desservi.

1370

Donc, il n'y aurait pas d'augmentation d'effectifs suite à cela. Par contre, que s'il y avait des problèmes au niveau de la sécurité routière, au niveau de cette voie de contournement, il pourrait y avoir sporadiquement des patrouilles, une augmentation d'effectifs temporairement, là, pour régulariser la situation.

LA PRÉSIDENTE :

1375

Suite à la fusion... est-ce que je dois appeler ça la fusion, mais en tout cas...

M. GILLES DUBÉ :

1380

L'intégration.

LA PRÉSIDENTE :

1385

... l'intégration, oui, c'est ce que je cherchais, est-ce que vous avez dit qu'il y aurait une baisse d'effectifs ou ça reste statu quo?

M. GILLES DUBÉ :

1390

Non. Suite à l'intégration, il y a eu un minimum et un maximum d'établis, et ce minimum et ce maximum-là devraient être respectés, peu importe la construction d'une voie de contournement ou pas.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci. Vous êtes là toute la soirée?

1395

M. GILLES DUBÉ :

Oui.

1400

LA PRÉSIDENTE :

Oui. D'accord. Parce qu'on aura peut-être d'autres questions tout à l'heure. On veut demander à la sécurité publique, entre autres, de nous parler de certaines choses, peut-être qu'on aura besoin de vous.

1405

M. GILLES DUBÉ :

Parfait.

1410

LA PRÉSIDENTE :

Merci. On va prendre une pause de 15 minutes. Alors, on revient à 8 heures 30. Merci.

20 h 16 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

1415

20 h 36 – REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on continue. Nous avons demandé au ministère de la Santé de nous faire une courte présentation, je vois sur le panneau ici, c'est la Santé qui commence. On a aussi une courte présentation de la Sécurité civile. Alors, j'aimerais inviter monsieur Guy Lévesque, s'il vous plaît, représentant du ministère de la Santé à faire sa présentation. Monsieur Lévesque.

1420

M. GUY LÉVESQUE :

1425

Merci, bonsoir Madame la Présidente. Nous allons vous présenter brièvement les problématiques qu'on considère importantes lorsqu'on regarde un projet de ce type-là. C'est sûr que chacun des items qui sont... que vous voyez à l'écran pourrait faire l'objet d'une présentation beaucoup plus longue, mais bon, on va essayer de faire ressortir les choses les plus importantes, à notre avis.

1430

Nous allons parler bien sûr d'impact sonore, nous allons parler aussi de qualité de l'air, de transport de matières dangereuses et sécurité routière, c'est deux items qui sont relativement reliés et nous allons invoquer certains principes directeurs de gestion des risques pour la santé, des principes qui ont, je dirais, guidé notre analyse du projet.

1435

1440 Tout d'abord, lorsqu'on parle des effets du bruit sur la santé, les effets sont de différents ordres. Premièrement, les effets le plus connus, les mieux documentés c'est les effets physiologiques, parmi ceux-là la perte d'audition est certainement le mieux connu... le mieux connu et le mieux documenté, surtout en milieu de travail.

1445 C'est... dans le type de projet qu'on rencontre, ce n'est pas forcément le contexte dans lequel s'applique ce type d'effet à la santé, ce n'est pas dans le contexte du bruit communautaire. On le verra un petit peu plus loin dans quel contexte ça s'applique.

1450 Il y a toute une autre série d'effets physiologiques qui sont les effets, je dirais, plus subtiles qui sont de l'ordre de modification du rythme cardiaque, de la tension artérielle, perturbation du système digestif, fatigue chronique. En fait, à ce niveau-là on est dans... le bruit est vu comme un stresser biologique et à ce titre-là, ce n'est pas un stresser biologique spécifique. Autrement dit, ce qu'on voit là comme effets c'est des effets qui pourraient survenir, je dirais, de l'exposition à toutes sortes de stressers biologiques, en fait. Le bruit en est un considéré de cette façon-là.

1455 Il y a tout l'aspect des nuisances qui entre en ligne de compte aussi qui n'ont pas forcément directement d'effets physiologiques mais bon, qui réfèrent à des choses comme... qui sont connues comme l'interférence avec la communication, empêcher de bien se comprendre. L'effet sur la performance en termes d'apprentissage et sur le comportement, par exemple, en termes d'agressivité. L'altération du sommeil qu'on connaît bien, ça en est... c'est certains exemples en fait, là, de nuisances qui peuvent être constatées et ressenties par une population avoisinante d'une route à grande circulation.

1465 Le tableau que vous voyez à l'écran présente les niveaux sonores recommandés par l'Organisation mondiale de la santé, les taux... c'est-à-dire les niveaux, les taux à ne pas dépasser sous peine d'avoir certains effets critiques sur la santé. C'est pour ça que je vous disais tout à l'heure, au niveau de la perte d'audition, bon, le taux à respecter, selon l'Organisation mondiale de la santé, 70 dB(A) sur une exposition de 24 heures, ce qui est... ce qui est hors contexte du type de projet en analyse ce soir.

1470 Ce qui nous concerne plus, c'est tout ce qui vient par la suite, entre autres l'effet de nuisance, l'Organisation mondiale de la santé recommande des taux... des niveaux, c'est-à-dire, ne dépassant pas 50 à 55 dB(A) sur une exposition de 16 heures et tout ce qui concerne en fait le milieu intérieur, que ce soit des locaux d'habitation, les hôpitaux, salles de classe, chambres à coucher, bon, les niveaux sonores recommandés par l'Organisation mondiale de la santé à ne pas dépasser varient de 30 à 35 dB(A), pour des expositions variables, ça peut aller de 16 à 8 heures.

1475 À titre comparatif, les données que documente, en fait, l'étude d'impact nous donnent, pour La Tuque, dans le secteur bon, rue des Rosiers, c'est-à-dire le segment rue des Rosiers et segment rue Fauteurs des données, en fait, qui dépassent les seuils recommandés par l'OMS

1480 pour la nuisance. C'est ça, on donne de 61 à 63, de 66 à 68, ce qui est au-delà du 50, 55 dont on parlait en début de tableau, pour une exposition de 24 heures.

1485 Passons à la qualité de l'air, c'est certain que le transport est une des sources de pollution atmosphérique. La pollution atmosphérique peut irriter l'appareil respiratoire, c'est sûr on parle d'air, on parle de respiration, donc le système le plus directement touché c'est le système respiratoire. Ça peut irriter l'appareil respiratoire, causer des inflammations des poumons, réduire la fonction pulmonaire, ce qui rend la respiration plus difficile. Ça peut aggraver, je dirais, des maladies préexistantes, surtout des maladies de type pulmonaire, on parle d'asthme, entre autres. Et dépendamment de l'exposition, entraîner une hospitalisation, 1490 une augmentation de la consommation de médicaments relatifs à ces maladies-là et même occasionner, dans certains cas, des décès pour les personnes particulièrement sensibles, entre autres, les personnes qui ont déjà des maladies préexistantes, des maladies respiratoires graves.

1495 On voit sur l'illustration qui est là, juste en haut du camion, on voit NOx COV CO particules, en fait c'est les substances auxquelles on s'intéresse le plus particulièrement, surtout NOx, lorsqu'on parle de pollution occasionnée par le transport.

1500 On a fait un peu un relevé de certaines études qui parlaient, je dirais, de l'impact du trafic routier sur l'émission des polluants. On s'est aperçu, en fait, que les gens... il y a des études qui disent que les gens qui résident le long des voies achalandées sont plus exposés aux polluants directement reliés au transport que les gens vivant sur les voies tranquilles.

1505 Donc, on peut voir que le transport amène un impact sur le niveau d'exposition, et sur la population vivant le long des routes achalandées et là, la définition de «routes achalandées» dans l'étude c'était plus de 10 000 véhicules par jour, on voyait une augmentation de mortalité qui suivait les pics de pollution. Les pics de pollution, bon, on peut penser que ça peut arriver lors des... l'heure de pointe, par exemple, ou les moments les plus achalandés de la journée.

1510 À titre comparatif, encore une fois, ça vient de l'étude d'impact, la valeur maximum qu'on retrouve en termes de débit routier à l'intérieur de la zone urbaine et là, c'est localisé au sud de la rue Bellevue, bon, c'est de 14 000 véhicules par jour. Donc, si on se fie à ce qu'on a vu tout à l'heure, on pourrait théoriquement envisager un impact sur la santé.

1515 Les -- je parlais tantôt des NOx -- en fait des NOx ça comprend NO₂, NO, toute une série de composés, le NO₂ est une substance toxique, 40 fois plus que le monoxyde de carbone, 4 fois plus que l'oxyde d'azote, les NO₂ pénètre profondément dans les poumons.

1520 On s'est aperçu aussi que les pics de concentration sont plus nocifs qu'une même dose sur une longue période, ça peut être très intéressant comme données dans le cas, par exemple, d'une pollution due à des circulations routières qui, elle aussi, connaît certains pics de concentration. L'oxyde d'azote est un gaz irritant pour les bronches et réduit le pouvoir oxygénateur du sang.

1525 On s'est aperçu aussi qu'en ce qui concerne les oxydes d'azote qu'au-delà de 200 microgrammes par mètre cube dans l'air il y a des altérations documentées de la fonction respiratoire. On a vu aussi de l'hyperréactivité bronchique chez les asthmatiques et un accroissement de la sensibilité des broches aux infections microbiennes chez l'enfant.

1530 Juste pour comparer, je dirais que les normes québécoises d'émissions, en tout cas de concentration dans l'air, environnementale... la norme environnementale est de 400 microgrammes par mètre cube. On est déjà à la moitié de la norme et on voit quand même déjà des effets cliniques.

1535 Dans... encore dans la qualité de l'air, il y a une étude norvégienne qui portait sur les oxydes d'azote qui a mis en lumière que le risque de cancer du poumon est accru de manière significative pour les personnes exposées à une plus forte concentration en oxyde d'azote dans l'air ambiant.

1540 Cette étude-là a montré que le risque de cancer du poumon a augmenté de 8 % pour une hausse de 10 microgrammes par mètre cube de la concentration en oxyde d'azote. Ce qu'on peut raisonnablement penser, c'est qu'une réduction de la concentration d'oxyde d'azote réduirait le risque de cancer.

1545 Parlons pour terminer sur la qualité de l'air, en fait des COV qui sont les composés organiques volatiles. Il y en a toute une série, le benzène c'en est un, c'est des composés qui sont considérés comme mutagènes, c'est-à-dire qui peuvent induire des mutations génétiques, qui sont tératogènes, c'est-à-dire qui sont nocifs pour le fœtus ou cancérigènes ou soupçonnés de l'être. Comme je disais tantôt, le benzène c'en est un. Le benzène est un cancérigène pour l'être humain, un cancérigène reconnu.

1550 L'exposition à de fortes concentrations aussi provoque notamment la leucémie, cause de graves anémies et perturbe le système immunitaire. À des degrés moindres, je dirais, parmi les troubles temporaires qu'on peut associer à l'exposition au benzène, mentionnons les étourdissements, vertiges, nausées, vomissements, maux de tête et somnolence.

1560 On ne pouvait pas passer à côté du fait que... de parler des matières dangereuses, du transport des matières dangereuses. On sait, depuis le début des audiences, on parle de camionnage, entre autres. Les produits qui sont là sont tirés de la liste qui était présente... qui est présente dans l'étude d'impact. On a relevé, en fait, les produits qui nous semblent les plus significatifs en termes de dangerosité pour la santé humaine et juste à côté, bon, c'est le nombre de camions/année qui sont... qui transportent ces produits-là, ce qui est... bon, qui donne quand même un nombre de camions assez intéressant.

1565 Ce tableau-là présente... c'est tiré, en fait, du Guide des mesures d'urgences de Canutec pour l'ammoniac, pour un produit, l'ammoniac, qui est un produit très irritant, fortement irritant pour l'humain, pour l'organisme. En fait, on essaie de montrer, en fait, l'impact que pourrait avoir un déversement en zone urbaine, que ce soit un petit ou un grand déversement, vous pouvez voir un peu la gradation.

1570 En fait, ça donne les distances d'isolation, bon, qui se traduisent souvent par des
distances d'évacuation de la population pour protéger justement la population contre un éventuel
déversement dans le cas d'un accident, par exemple. Bien, ça peut aller dans le pire des cas
jusqu'à 1,1 kilomètre, ce qui n'est pas rien en termes de distance et de personnes déplacées en
milieu urbain.

1575 Cette illustration-là, ça permet en fait de... ça illustre un peu, toujours dans la série, je
dirais, transport de matières dangereuses, accident avec incendie d'un camion transportant des
matières dangereuses. À ce moment-là, bon, on peut voir que, bon, que le camion est au centre,
0 mètre, on peut voir que de toute façon un feu dans ce type de camion-là aurait des impacts
1580 jusqu'à... en tout cas, un premier cercle d'impact jusqu'à 90 mètres et si... et même jusqu'à 150
un peu plus loin, et si le vent se mettait de la partie, c'est certain qu'à ce moment-là, entraînerait,
je dirais, les flammes, les vapeurs en feu en fait, possiblement jusqu'à des distances de 250
mètres. Ce qui n'est pas rien non plus. Et là, on ne parle pas encore d'explosion, parce que
souvent ce qui arrive dans ces cas-là c'est qu'un incendie dans ce type de... dans ce type de
1585 circonstances là pourrait occasionner des explosions et, à ce moment-là, on dépasserait
facilement le 350 mètres.

1590 Simplement pour compléter, je vous disais tantôt que la sécurité routière était quand
même un complément puis elle est très liée, en fait, à ce que je viens de dire. Il y a un relevé du
ministère des Transports qui donne un taux, en fait, des taux d'accidents par 10 000 véhicules et
on s'aperçoit que si on regarde la colonne «camions lourds et tracteurs routiers», bon, le nombre
d'accidents sur 10 000 et si on regarde «automobiles et camions légers» sur 10 000, on
s'aperçoit qu'il y a au moins... le taux pour les véhicules lourds est le double, en fait, de ceux des
véhicules légers. Puis on sait très bien que c'est ces camions-là qui transportent toutes sortes de
1595 matières, y compris les matières dangereuses.

1600 Je vous parlais tantôt qu'on allait évoquer, bon, certains principes. Ce n'est pas les seuls
mais c'est peut-être les principaux, je pense, qui s'appliquent à cette audience-ci. Les principes
directeurs que nous, on utilise en termes... qu'on pense gestion de risques pour la santé. En fait,
celui qui nous a guidés ou tout départ, c'est la primauté de la protection de la santé humaine,
c'est vraiment notre priorité, protégeons la santé humaine.

1605 Deuxièmement, la prudence. C'est-à-dire, prôner la réduction ou l'élimination des risques
à chaque fois qu'il est possible de le faire. Puis là, je pense qu'on est dans un contexte où je
pense... il y a des interventions qui peuvent arriver à réduire ou à éliminer certains risques.
Deuxièmement, adopter une attitude vigilante afin d'agir de manière à éviter tout risque inutile. Si
on peut l'éviter, faisons-le.

1610 Et ça, je dirais, autant dans un contexte de relative certitude, c'est-à-dire qu'à ce moment-
là on agit en termes de prévention, c'est-à-dire qu'on connaît le risque, on connaît la façon d'agir
dessus et on fait les interventions pour prévenir le risque. Je dirais que dans un contexte
d'incertitude scientifique, à ce moment-là on parle de précaution, c'est-à-dire qu'à ce moment-là,
on n'a pas ce qu'il faut pour vraiment quantifier le risque, on soupçonne que ce risque-là est

1615 important, donc ça nous dit qu'il faut agir aussi de toute façon pour réduire ce risque-là, autant que possible, avec les moyens qu'on a.

1620 Et je dirais, le troisième principe qui je pense s'applique très bien dans le cas d'une communauté en fait, c'est de garantir la juste répartition des bénéfices et des inconvénients des risques au sein des communautés. Je pense qu'en fait le BAPE sert aussi à canaliser, à mon avis, les moyens pour en arriver à ce genre de résultat là.

1625 Il y a une chose que j'ajouterais qui n'est pas sur l'écran, qui s'est rajoutée dans notre réflexion par la suite, c'est qu'on n'a pas... ça c'est, je dirais, à l'heure actuelle. Il y a... durant la construction – il y a certaines choses qui ont été évoquées d'ailleurs ce soir précédemment dont il va falloir... par le ministère de l'Environnement dont il va falloir tenir compte, c'est-à-dire, tout ce qui concerne les nuisances et les risques associés à la construction, bruits, poussières, trafic de la machinerie lourde et cetera. Je pense que de ce côté-là les promoteurs sont très sensibilisés.

1630 Il y a une autre chose qui a été mise en lumière ces dernières années, entre autres par des études qui ont été faites par le secteur de la santé, entre autres l'Institut national de santé publique, c'est l'émission de monoxyde de carbone lors de dynamitages en zones résidentielles. Bon, j'imagine que tous les dynamitages émettent du monoxyde de carbone, mais quand c'est dans... quand c'est en forêt, ce n'est pas un problème, c'est quand... ce qui arrive, c'est que quand il y a dynamitage, il y a production de monoxyde de carbone, ce monoxyde de carbone là s'infiltrer par les fissures naturelles du sol ou des conduites d'égout ou des aqueducs et pénètre dans des milieux clos et c'est là que c'est dangereux. S'il y a des maisons à proximité, c'est qu'à ce moment-là ça s'accumule à l'intérieur jusqu'à des taux qui peuvent être potentiellement dangereux pour les résidents.

1640 Il y a des méthodes simples pour prévenir ça, entre autres une de celles-là c'est de mettre des détecteurs de monoxyde de carbone dans les résidences lors des travaux et d'espacer aussi les dynamitages, mais ça, les entrepreneurs ont été rencontrés et je pense que le ministère des Transports est déjà au courant, je pense, de cette démarche-là, de toute façon.

1645 Ça fait que ça terminerai notre présentation sur les aspects santé.

LA PRÉSIDENTE :

1650 Merci, monsieur Lévesque. Alors, il y a plusieurs points qui ont été couverts, on va en regarder quelques-uns. Le premier c'était sur le bruit, mais je pense qu'avec les précisions qu'on a demandées au promoteur, ce serait difficile ce soir d'en parler parce qu'on attend des résultats plus précis demain.

1655 J'aimerais passer au deuxième point qui est la pollution de l'air et j'aimerais demander au ministère de l'Environnement, qu'est-ce qu'il existe comme mesure de qualité de l'air à La Tuque, s'il vous plaît?

M. LUC VALIQUETTE :

1660 Qu'est-ce qui existe comme réseau de mesure de la qualité de l'air? Il existe un réseau
au Québec avec des stations localisées à plusieurs endroits sur le territoire du Québec qui
mesure certains paramètres de qualité de l'air comme le soufre, les dioxydes, le benzène... pas
les dioxydes... le benzène, dioxyde de soufre, les COV, les composés organiques volatiles.
Donc, il existe un réseau de mesure sur le territoire québécois.

1665

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il existe quelque chose ici dans la région?

1670

M. LUC VALIQUETTE :

Je sais qu'il y a une station, je pense, à Shawinigan, mais ça, il faudrait que je vérifie, il y
a une station, qu'il me semble, à Shawinigan.

1675

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est Environnement Canada qui mesure les particules ou si c'est aussi le...
parce que vous n'avez pas mentionné les particules?

1680

M. LUC VALIQUETTE :

Les matières particulaires, particules fines c'est mesuré mais pas à toutes les stations, ça
je sais que ce n'est pas à toutes les stations, mais il y a des mesures qui sont faites et par le
réseau québécois, il y a aussi des mesures faites par le réseau fédéral et là, je ne pourrais pas
1685 vous préciser pour les particules fines précisément s'ils les mesurent. Alors ça, je peux vérifier et
vous revenir sur ça.

LA PRÉSIDENTE :

1690

Oui, d'accord.

M. LUC VALIQUETTE :

Sur le réseau.

1695

LA PRÉSIDENTE :

Nous avons reçu aussi aujourd'hui un document du ministère des Transports, le
document DA-13, je ne sais pas s'il y a quelqu'un chez vous qui pourrait présenter les résultats
1700 ici parce qu'on semble avoir une station, la station du parc roulettes, est-ce que ça fait partie
d'Environnement Québec ou si c'est des stations qui sont... qui ont été installées à cause des
industries ici, comme Smurfit-Stone?

1705 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Je ne sais pas... à quel document référez-vous, là, parce qu'aujourd'hui...?

1710 **LA PRÉSIDENTE :**

DA-13, oui. Ça a été préparé le 30 avril 2004. C'est une lettre qui est signée par Claude Boisvert.

1715 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

C'est parce qu'on a de la difficulté à retracer le document, là. Il y a...

LA PRÉSIDENTE :

1720 On va vous en apporter une copie.

M. CLAUDE TREMBLAY :

1725 Alors, ce sont des données qu'on a... Claude Boisvert qui est chez nous, technicien en environnement, là, on a fourni donc, des tonnes de documents et c'est donc une station d'Environnement Québec qui avait été installée pour mesurer enfin les effets de Smurfit-Stone aux environs. Alors, je vais le laisser expliquer sommairement, là, c'était à titre indicatif donc le ministère concerné peut-être pourrait davantage l'expliquer éventuellement vu qu'on n'est pas vraiment superspécialistes en la matière.

1730

LA PRÉSIDENTE :

Oui, merci.

1735 **M. CLAUDE BOISVERT :**

Le document que j'ai eu c'est du ministère de l'Environnement, c'est une station météo... pas météo, une station pour la pollution de la compagnie Smurfit-Stone ici pour les matières particulaires en suspension.

1740

LA PRÉSIDENTE :

Ça ne mesure pas autre chose, c'est le seul élément que ça mesure, c'est ça?

1745

M. CLAUDE BOISVERT :

1750 Pour les véhicules, par exemple, les monoxydes, les données... les polluants pour les autos, les camions. Ce n'est pas... cette station-là, ce que j'ai eu comme information du ministère de l'Environnement, ce n'est pas valable, ça peut être contesté, c'est surtout pour évaluer la compagnie de papier.

LA PRÉSIDENTE :

1755 Alors, c'est pour ça qu'on a demandé à monsieur Valiquette de nous donner des données plus précises demain sur les autres éléments. Mais si on regarde ce document-ci, je pense qu'il y a des relevés qui ont été faits dans les années 87-88 où il y avait des dépassements, mais vous, est-ce que vous considérez qu'il y a des dépassements maintenant, il n'y en a pas? Donc, 1760 mais... est-ce qu'on a des données par rapport aux camions ou si c'est seulement pour les entreprises industrielles?

M. LUC VALIQUETTE :

1765 Oui, la lettre que j'ai ici c'est pour... c'est vraiment pour l'entreprise industrielle. J'ai des données très générales sur les particules fines... bien plutôt au niveau de l'apport du secteur des transports pour les particules fines pour les oxydes d'azote, dioxine de soufre, composés organiques volatiles. Il y a une proportion qui vient des Transports mais ce n'est pas des données à une station précise ici. En fait, c'est pour l'ensemble du Québec.

1770

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que c'est possible de relativiser...

1775 **M. LUC VALIQUETTE :**

Je vous reviens demain...

LA PRÉSIDENTE :

1780

... pour essayer de voir...

M. LUC VALIQUETTE :

1785

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1790

... ce serait quoi l'impact ici, parce qu'on peut parler d'un impact, mais si on ne peut pas le mesurer ou l'estimer, on n'ira pas bien loin avec ça. Alors, vous allez nous revenir demain...

M. LUC VALIQUETTE :

1795

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1800

... avec ça, s'il vous plaît? Merci.

Maintenant, je passerais à l'autre élément qui regarde plus les déversements. Nous avons, dans la présentation de monsieur Lévesque, des tableaux de distance où on a entre autres des possibilités d'évacuation sur 1,2 kilomètre pour l'ammoniac, sur l'explosion d'un camion-citerne, on a 350 mètres.

1805

J'aimerais que le ministère des Transports me donne finalement c'est quoi l'avantage, disons, de la variante qu'on fait, qui a été retenue, en comparaison avec la variante urbaine, disons.

1810

Est-ce que -- en fait, où je veux en venir c'est : si on fait le statu quo, parce qu'on a parlé, par exemple, de l'hôpital, de l'école et cetera, est-ce que ça va changer quelque chose avec le contournement variante E? Est-ce que ça va changer quelque chose avec la variante B, B' ? Parce que quand on regarde ces distances-là, si vous regardez à l'entrée de la ville et à la sortie, il y a quand même aussi des quartiers. Je ne sais pas si vous pouvez l'évaluer ce soir ou nous revenir avec un document demain?

1815

M. CLAUDE TREMBLAY :

Bien, on peut expliquer sommairement ce qui va se passer et évidemment, on présume qu'il va y avoir donc règlement qui va interdire le camionnage à certaines... le camionnage lourd à certains secteurs de la ville.

1820

Alors, si... donc, on est sur le statu quo, les véhicules lourds qui contiennent des matières dangereuses passent par l'endroit, donc le milieu bâti qui se trouve à être le tracé noir sur la carte, là, donc, passent ici, ils passent dans la ville ici et finalement aboutissent à l'usine Smurfit-Stone qui souvent est finalement l'aboutissement des matières dangereuses.

1825

Et s'il y a, parce qu'il y a effectivement une station service -- je ne sais plus où je suis, où est-ce que je suis?... en tout cas lorsque... il y a une station service à quelque part sur... vis-à-vis... non loin de l'endroit où il y a écrit «route 155», là, alors, évidemment lui doit recevoir son approvisionnement, alors ça, ça ne change pas. Mais donc, les matières qui seraient utilisées par l'usine pourraient... seront à ce moment-là déviées par le contournement, la voie E, pour après ça accéder à la bretelle qui donne accès à l'usine. Donc, on évite un secteur bâti dense, là, assez important.

1830

1835

1840 Si on utilise maintenant... si le tracé qui était retenu -- je ne comprends pas comment ça marche cette affaire-là -- bon, je vais prendre l'autre affaire, bon. Si le tracé qui est retenu était la bretelle B, B' alors à ce moment-là les camions circulent donc partout ici sur le B' dont on a parlé et ici autour de Lac à l'Ours pour accéder finalement à l'usine -- pardon? -- Lac, oui, St-Louis, excusez, l'Ours est un peu plus haut.

1845 Donc, lorsque... évidemment s'il arrive un accident, un déversement, un incendie, bien partout où il y a des maisons le long de ça, ils sont exposés évidemment. Alors on... quand on a parlé hier que ce soit Pied-de-Côte, que ce soit B, B' pour la question du trafic lourd, il y a transposition de problèmes, donc par rapport au statu quo qui est ici les problèmes sont le long évidemment. Si on est au Pied-de-Côte, bien les problèmes sont ici et ici. Si on est au tracé B, B', bien on suit le long partout où il y a des maisons, le problème existe.

1850 Alors, l'endroit donc qui correspond, à notre avis, au tracé... ou le tracé qui répond le mieux finalement à faire dévier le camionnage qui contient des matières dangereuses est le contournement. Ceci est conditionnel, comme on a dit hier, à un choix judicieux de la zone rouge pour le camionnage.

1855 Alors, on s'entend pour illustrer ça simplement, là, que si dans la zone rouge l'usine Smurfit-Stone est incluse jusqu'à l'entrée... du sud au nord autrement dit, alors ça voudrait dire que pour une livraison locale à l'intérieure de la zone rouge, on peut y accéder de n'importe où. Donc, ce n'est pas avantageux. Mais il est clair que l'objectif du projet étant de dévier le maximum... en tout cas un des objectifs du projet étant de dévier au maximum la circulation
1860 lourde dont le transport de matières dangereuses, alors il est clair que le règlement doit contribuer à cet objectif.

LA PRÉSIDENTE :

1865 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1870 J'aimerais savoir, à part l'usine Smurfit-Stone, quelles sont les autres compagnies, entreprises qui peuvent avoir des matières dangereuses ou... qui seraient transportées à ce moment-là?

M. CLAUDE TREMBLAY :

1875 Là, il faudrait qu'on prenne la question en délibéré pour voir exactement qu'est-ce qu'il en est, mais sont considérées comme matières dangereuses l'essence, le diesel, ces matières-là. Donc, partout où il y a des garages, bien il leur faut avoir de l'approvisionnement... des stations service, pardon. Alors ça, c'est considéré comme une matière dangereuse. Alors, partout où on peut voir... où on voit le long du tracé ou dans la ville, en fait, des stations service, alors il faut
1880 qu'ils s'approvisionnent.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1885 Donc, il y a quand même toujours une certaine quantité de camions qui continueraient à traverser le milieu urbain?

M. CLAUDE TREMBLAY :

1890 Tout à fait, pour l'approvisionnement des commerces, dont les stations service, alors il faut que les... qu'ils reçoivent l'approvisionnement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1895 Juste à la définition même d'une matière dangereuse, parce que tantôt monsieur Lévesque nous a établi certains produits qui sont... que lui considèrent comme étant, disons, plus dangereux que d'autres, dans la liste des matières dangereuses ou chimiques qu'on a dans le tableau de l'étude d'impact, il y a plusieurs produits souvent qu'on n'imagine pas que c'est dangereux, je pense entre autres la féculé de maïs qui est indiquée ici ou... comment est-ce que vous considérez une matière dangereuse dans vos analyses?

1900

M. PIERRE ARNOUX :

 Là, vous faites référence au tableau, en fait...

1905 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 2.5.

M. PIERRE ARNOUX :

1910

 Oui, c'est ça. Le titre du tableau c'est «Transport annuel des produits chimiques et/ou dangereux par Smurfit-Stone», donc ce n'est pas... ce ne sont pas toutes des matières dangereuses, donc ce sont des produits chimiques et la présentation a relevé les principaux produits dangereux. Donc, évidemment la féculé de maïs et la féculé de blé n'est pas considérée

1915

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1920 Donc, ce que monsieur Lévesque nous a présenté pour vous c'est quand même... ce sont ces matières que vous considérez dangereuses?

M. PIERRE ARNOUX :

 C'est ça, il a extrait de ce tableau les matières qui étaient considérées dangereuses, oui.

1925

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., parfait. Merci.

1930 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans le document addenda 3, PR-8... PR-8, quand il y a eu la comparaison faite suite à une demande du ministère de l'Environnement des différentes variantes, on parle entre autres... un des critères de l'évaluation c'est la sécurité des résidents. Est-ce qu'il y a eu des scénarios de risques d'accidents qui ont été faits? Est-ce qu'il y a une évaluation du risque qui a été faite ou également est-ce qu'il y a une évaluation des conséquences potentielles d'accidents qui a été faite pour l'évaluation des différentes variantes?

1940 **M. PIERRE ARNOUX :**

Ce qu'on a fait, c'est qu'on a identifié des secteurs sensibles, vous avez une carte dans ce document où on a identifié les principaux secteurs sensibles et effectivement où il y avait des écoles... des écoles, des hôpitaux, les principales zones résidentielles et cetera et ça, on en a tenu compte effectivement pour évaluer le risque et le classement sécurité des résidents était en fonction en particulier des zones sensibles qui étaient le long des différentes variantes.

LA PRÉSIDENTE :

1950 Mais, il n'y a pas une analyse qui a été faite à partir du taux d'accidents, par exemple, que vous avez, là, dans un autre document qui a été déposé? Il y a quand même certaines intersections...

M. PIERRE ARNOUX :

1955 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1960 ... qui sont reconnues comme étant plus dangereuses que d'autres, il n'y a pas une analyse de risques et conséquences d'accidents potentiels qui a été faite?

M. PIERRE ARNOUX :

1965 Non, il n'y a pas d'analyse qui a été faite dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

1970 Le dernier point qui a été soulevé par le ministère de la Santé, c'était les nuisances lors de la construction. De mémoire, là, je ne pense pas qu'au niveau du dynamitage... les points qui ont été soulevés aient été nécessairement soulignés, est-ce que je me trompe ou...?

M. PIERRE ARNOUX :

1975 Bien, il y a des mesures générales de protection de l'environnement qui sont... qui prévalent et le dynamitage, il y a des mesures d'atténuation standard, là, pour ce type de projet qui sont inclus dans le document, dans les mesures d'atténuation. Il y a un chapitre spécifique, là, «Mesures générales de protection de l'environnement», où on couvre le dynamitage.

1980

LA PRÉSIDENTE :

Et vous allez prévoir de mettre des détecteurs aussi pour rassurer les gens?

1985

M. CLAUDE TREMBLAY :

Au cours de la construction, on peut faire intervenir monsieur Dorval, là, qui est un spécialiste en sautage et en vibrations, je rappelle que ce serait une bonne idée de le faire passer, parce qu'il doit quitter ce soir ou... plutôt demain matin, mais Pierre pourrait peut-être expliquer, dans le cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports, il couvre les aspects environnementaux qui touchent, qui sont touchés par le ministère de la Santé. Alors, vas-y, Pierre.

1990

M. PIERRE DORVAL :

1995

Oui, bien pour répondre un peu à monsieur Lévesque, j'ai participé, j'ai été président du comité... du sous-comité technique sur la problématique du monoxyde de carbone reliée aux travaux d'explosifs, suite à des cas qui étaient survenus à Rock Forest puis on a fait des recommandations pour assurer la sécurité des gens.

2000

Présentement, au niveau du cahier des charges et devis généraux, on a déjà une... pas une norme, mais une procédure à suivre dont installer des détecteurs de monoxyde de carbone pour tout travaux d'explosifs qui sont situés dans un rayon de 50 mètres du site des travaux, puis on est en phase d'une réglementation en discussion avec la Sécurité publique et le ministère de l'Environnement à savoir qui va chapeauter un projet de règlement pour ce cas de monoxyde de carbone.

2005

LA PRÉSIDENTE :

2010

Merci.

M. PIERRE DORVAL :

Bienvenue.

2015

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous voulez passer à la présentation sur les vibrations?

2020

M. CLAUDE TREMBLAY :

Bien, ça serait bien, si c'est possible.

2025

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais passer quelques personnes de l'audience, là, et puis après on procédera, d'accord?

J'inviterais monsieur Clément Audet. Il n'est pas là.

2030

Madame Chantale Guay. Bonsoir madame.

Mme CHANTALE GUAY :

2035

Bonsoir madame. Donc, ma première question concerne toujours la bretelle. Hier, monsieur Tremblay dans sa présentation du début ne parlait pas du tout de la bretelle, on nous a dit que c'était un ajout de dernière minute. Lorsqu'on l'a interrogé sur l'utilisation de cette bretelle, monsieur Tremblay a répondu qu'elle servirait aux automobilistes qui auraient soit manqué à l'entrée sud ou nord la ville et qui décideraient d'y aller, donc avoir un lien plus direct et qu'à ce moment-là, on asphalterait le chemin du Wayagamac puis on le redonnerait à la municipalité.

2040

2045

Ce soir, après une visite que j'espère qui a été très intéressante, est-ce que j'ai bien compris qu'on veut dévier le trafic et quand on parle de trafic, madame Savard tout à l'heure disait... de la Ville de La Tuque, disait des camions lourds de la John Lewis, mais il faut préciser et comme il y aura un comité demain entre Ville de La Tuque et le ministère des Transports, que ce n'est pas juste pour John Lewis, c'est aussi La Rémabec, ce sont les pétrolières et comme monsieur Tremblay vient de le dire, c'est aussi tous les camions qui vont aller faire des livraisons pour les épiceries et cetera et cetera. Donc, c'est beaucoup de camions lourds qui vont être déviés d'une zone en ce moment qui est une zone commerciale vers une zone naturelle et urbaine.

2050

Donc, est-ce que j'ai bien compris et est-ce qu'on a analysé tous les tracés possibles pour cette bretelle-là?

2055

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay.

2060 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

On nous a demandé en début de séance de produire... on nous a informés qu'on allait recevoir une demande d'ajout d'étude ou de complément d'étude qui couvre la bretelle Wayagamac. Dans l'étude d'impact initiale, la bretelle Wayagamac, on l'a dit hier, on le redit maintenant ne faisait pas partie de l'étude d'impact, selon notre interprétation.

Ce qui a été dit hier, il y a d'autre chose qui a été dit, mais enfin sur la question de l'estimation du camionnage sur Wayagamac qui est une artère actuellement sous la juridiction de la municipalité et qui va demeurer sous la juridiction de la municipalité, donc on ne remet pas, elle est déjà à la municipalité.

Alors, il nous faut... demain, c'est l'engagement qu'on a pris d'ailleurs avec votre analyste, il nous fait faire une planification de rencontres et de projection avec la Ville en considérant la réglementation sur le camionnage prévu pour être capable d'estimer ou de donner certaines hypothèses quant au trafic qui va être soutenu ou qui va donc être présent sur la bretelle Wayagamac et la proportion de camionnage.

Alors, à ce moment ici je n'ai pas plus d'informations que ce qui a été dit hier et l'information qui a été donnée jusqu'à maintenant.

2080

LA PRÉSIDENTE :

J'ai expliqué en début d'audience que, oui, il y a sur la table une nouvelle variante, que la commission peut, de par ses pouvoirs, exiger le dépôt de tout document, même des documents confidentiels, mais dans ce cas-ci, les documents n'existent pas.

Alors nous, on ne peut pas exiger de faire une étude dans les pouvoirs que la commission a, on ne peut pas exiger de faire une étude complète comme le ministère de l'Environnement peut le faire, parce que le ministère de l'Environnement... c'est le ministre de l'Environnement qui en dernier ressort doit être satisfait que les études ont été bien faites et qu'elles sont complètes. Mais pour la poursuite de nos travaux, on a besoin quand même d'un minimum de base d'informations.

Alors, on a demandé certaines choses au Ministère, ils vont nous donner la réponse demain à savoir quand ça peut être fait. Nous, on doit quand même commencer à rédiger au moins mi-juin, et vous, vous avez des mémoires à présenter début juin. Donc, on va essayer d'accommoder tout le monde, ça c'est évident.

Par ailleurs, le ministère de l'Environnement a déjà préparé un document qui va être envoyé au ministère des Transports pour des études plus précises et plus poussées que ce que nous on est en droit d'exiger.

Mme CHANTALE GUAY :

2105

Donc, ma deuxième question était justement à cet effet, on va déposer des mémoires au début juin, il y aura probablement une étude d'impact de demandée par le ministère de l'Environnement concernant la bretelle. Donc, quels moyens aurons-nous, nous, pour pouvoir discuter des impacts de cette dite bretelle et des correctifs ou des améliorations à apporter pour atténuer les impacts de la bretelle quand les audiences du BAPE vont être terminées?

2110

Donc, est-ce que vous pourriez nous expliquer la procédure, suite à l'étude et au dépôt concernant les impacts de cette bretelle?

2115

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Valiquette pourra me corriger, mais hier soir il a été mentionné que cette bretelle faisait partie finalement du projet qui est à l'étude. Donc, il n'y aura pas un processus de mandat d'audience ou de période d'information prévue comme il a été prévu dans le projet actuellement. C'est des études additionnelles qui seront demandées par le Ministre et dans la réglementation, il est en droit de le faire.

2120

Par contre, je pense que c'est possible d'avoir des consultations, ce sera à eux de le recommander parce que dans les directives souvent maintenant on suggère de faire des consultations, et nous, dans notre rapport, c'est évident que c'est un point qu'on va traiter de cette bretelle qui a été ajoutée durant l'audience.

2125

Mme CHANTALE GUAY :

2130

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2135

Merci.

Je demanderais maintenant monsieur Yves Riberdy, s'il vous plaît. Est-ce qu'il était là plus tôt? Non? Monsieur André Riberdy.

2140

M. ANDRÉ RIBERDY :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

2145

Bonsoir.

M. ANDRÉ RIBERDY :

2150 Mes deux questions porteraient sur la partie du tronçon de la voie qui va passer près du
cimetièrre, soit au coin de la rue Caron et avenue du Coteau. Il serait-tu possible d'avoir sur
l'écran les... on voyait hier les trois voies qui étaient en montagne, là, qui ont été discutées au
cours des années?

LA PRÉSIDENTE :

2155

D'ailleurs, ce qui a été présenté hier est déposé au dossier, donc vous pourrez le
consulter soit à l'arrière cette semaine et aussi dans les centres de documentation quand vous
aurez à préparer votre mémoire.

2160

M. ANDRÉ RIBERDY :

O.K. Il y avait un autre schéma qui montrait les trois voies qui étaient, au départ, là,
dessinées, là. Oui. C'est ça.

2165

On remarque qu'il y en a un en vert pâle puis un en jaune qui sont... qui ont probablement
été dessinés par des personnes ressources, là, du Ministère, j'imagine, là, qui passaient
beaucoup plus à l'est que ce que c'est qui est la grande voie, là, qui vient d'être corrigée, là, qui
vient passer, là, dans le quartier, là. Je me demande pourquoi que dans le temps c'était possible
de le faire et là, ce n'est plus possible de le faire, c'est ma première question?

2170

LA PRÉSIDENTE :

Quand vous parlez de vert pâle, là, est-ce que vous pourriez nous indiquer c'est quelle
variante, est-ce que vous voyez?

2175

M. ANDRÉ RIBERDY :

Bien, si on voit à Lac à l'Ours, là, les trois voies s'embarquent une par-dessus l'autre, là,
O.K. Il y en a deux qui s'en vont plus à l'est et la rouge vient passer dans le cimetièrre, c'est-tu
ça?

2180

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay.

2185

M. CLAUDE TREMBLAY :

2190 Dans le cheminement de ce projet-là, il y a eu au fil du temps beaucoup de solutions,
toutes sortes de types de solutions qui ont été élaborées. Les tracés... le tracé vert pâle, si mes
informations sont exactes, avait été suggéré pour être utilisé par les camions seulement au
départ.

LA PRÉSIDENTE :

2195 Pourriez-vous nommer les variantes, s'il vous plaît?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2200 Il faudrait que je le voie, je pense que c'est J.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, moi je ne vois ni à l'écran devant moi ni...

2205

M. CLAUDE TREMBLAY :

Contournement Est modifié.

2210

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2215

Alors, ce tracé-là était destiné pour le camionnage seulement au départ et il a été rejeté d'abord suite à des consultations, en cours de consultation; et l'autre élément c'est que lorsqu'il y a eu...

2220

M. ANDRÉ RIBERDY :

Je m'excuse de vous interrompre, je ne parle pas du tracé qui revient à La Tuque, là.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2225

Ah, O.K.

M. ANDRÉ RIBERDY :

2230

Je parle où ce que la jonction des trois voies, pourquoi que la voie qui est...

M. CLAUDE TREMBLAY :

Ici?

2235

M. ANDRÉ RIBERDY :

... -- non, plus au Lac à l'Ours, si on veut...

2240 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Ici?

M. ANDRÉ RIBERDY :

2245

... oui -- pourquoi que la voie qui est en rouge n'embarque pas sur les voies jaunes et vert pâle pour se rendre à l'extrémité nord au lieu de venir passer dans le cimetière?

Ce qui est plus au sud, on n'en parle pas, ce n'est pas bon.

2250

M. CLAUDE TREMBLAY :

Alors, j'y arrivais, j'y arrivais.

2255 **M. ANDRÉ RIBERDY :**

O.K.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2260

C'est que certains événements sur les réseaux routiers provinciaux amènent à des changements au niveau normatif. Alors, suite aux accidents des Éboulements, toutes les pentes... il y a eu un genre de quête, des recherches des pentes de 10 % et plus et dans ces tracés-là, il y a des pentes de 10 %. Alors, la norme a été... c'est 7 % maintenant et c'est pour ça que ces tracés-là ne sont pas acceptables.

2265

C'est sûr qu'on peut passer à travers la montagne, mais là ça fait beaucoup d'argent. Alors on a, comme l'a expliqué Jean, là, Jean Leblanc cet après-midi, on essaie d'utiliser des niveaux puis contourner en utilisant des lignes de niveau pour respecter des pentes, donc 7 % dans ce cas-là, c'est la pente maximale. À la limite, on pourrait adoucir légèrement la pente, par exemple, à l'entrée nord de la ville, on pourrait adoucir la pente qui est ici, un petit peu, mais ce n'est pas gratuit. Alors, là on dit la norme nous donne 7 %, on est à 7% puis on peut vivre avec ça. Mais la raison pour laquelle donc ces tracés-là sur le contournement sont abandonnés, c'est des questions de pente.

2275

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur...

2280 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Et dans le cas du jaune, pardon, c'est un tunnel. Donc, le tunnel dans le centre de ski n'était pas...

2285 **M. ANDRÉ RIBERDY :**

C'est pour ça que je vous dis d'emblée...

2290 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Ah, ça n'est pas ça que vous me dites, excusez.

2295 **M. ANDRÉ RIBERDY :**

2295

C'est pour ça que je vous dis que les deux tracés plus au nord, là, il ne faut même pas en parler, on parle... je ne veux pas remettre tout en cause, là, c'est que ça fait près d'une heure qu'on se fait dire, là, question de sécurité, question de pollution, question d'accidents avec des produits dangereux. On parle d'une situation où est-ce que ça va être en pente, que ça va être en courbe, il va y avoir un fossé de 30 mètres avec un quartier résidentiel en bas. J'ai de la misère à comprendre la cohérence de tout ça, puis de voir si c'est une question d'argent, on peut tuer du monde dans un quartier pour une question d'argent, il y a des problèmes à régler, puis... ça c'était ma première question.

2300

2305

Ma deuxième question, je me demande, en regardant les cartes avec la topographie, en partant... en passant côté est du Lac à l'Ours, il y aurait une pente qui serait raisonnable pour revenir au point d'arrêt à l'extrémité nord. Pourquoi que ce tracé-là n'a pas été regardé et est-ce que ça serait possible d'avoir une espèce de schéma avec les pentes que ça donnerait?

2310

LA PRÉSIDENTE :

Moi, je vous demanderais d'aller avec un micro, là, puis de nous indiquer, nous, votre nouveau tracé.

2315

M. ANDRÉ RIBERDY :

C'est correct?

2320

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2325

M. ANDRÉ RIBERDY :

Ici, on voit que c'est le pic de la montagne, c'est l'endroit le plus haut. Alors, c'est passé ici pour contourner la montagne, mais on vient s'approcher du quartier comme on a dit tantôt avec ce

qu'on voit sur la photo là-bas, les pentes avec 30 mètres de dénivellation, les véhicules vont passer au-dessus, ça l'affecte à peu près 20 % de la Ville de La Tuque.

2330 Ce que je me demande, c'est pourquoi qu'il n'y a pas eu une étude de faite ici, le pic est ici, qui vient passer de ce bord-là et qui revient rejoindre exactement à la même place? Ça n'affecte pas plus de population d'un côté ou de l'autre, ça met le problème en plein centre, puis ça devient sécuritaire pour tout le monde.

2335 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous voulez reprendre le tracé de... comment vous l'appellez la voie en haut, là?

2340 **M. ANDRÉ RIBERDY :**

Moi, je me demandais ici, là, ça a été dessiné par du personnel du Ministère, il y en a eu deux voies même de dessinées qui arrivaient à la même place, puis ma question, ma première question c'était : pourquoi que la troisième voie, ils viennent nous la foutre dans la ville? 2345 Pourquoi faire qu'ils ne passaient pas à la même place, c'était ça qu'était ma première question.

La deuxième : pourquoi qu'il n'y a pas eu un tracé de vérifié ici avec les pentes? On part toujours du même niveau là-bas, on finit toujours au même niveau là. D'après moi, c'est la même dénivellation, il s'agit de se casser la tête pour respecter la pente, c'est ça qui est ma deuxième 2350 question.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Tremblay pour la deuxième question.

2355

M. CLAUDE TREMBLAY :

D'abord, il est possible de faire beaucoup beaucoup beaucoup de tracés lorsqu'on fait un contournement. À un moment donné, il faut se fixer les idées pour étudier quelque chose, sinon 2360 on étudie partout, première remarque.

Je réitère ou je réfère maintenant... les résolutions auxquelles vous avez référé vous-même de la municipalité, laquelle cautionne le tracé E, le contournement, le tracé E comme étant celui qui est une variante de «la bonne voie» telle qu'en couleur -- je ne sais pas comment, un 2365 genre de vert, là, en haut -- mais donc, le tracé «la bonne voie». Il y a une résolution donc municipale qui fixe, en fonction des études qu'on a regardées... des tracés et des faisabilités, le tracé rouge, le tracé E donc, la voie de contournement comme étant celui retenu par la municipalité.

2370 La variante à laquelle monsieur réfère amène à des pentes moins prononcées, nous en convenons. Il y a un impact par ailleurs sur... l'étude d'impact en fait mention, sur une entreprise

qui est en Pied-de-Côte et qui recèle probablement, selon nos informations, des terrains contaminés. Ça, c'est un premier élément.

2375 L'autre élément, c'est qu'il y a des impacts sur l'acquisition et le rang des Hamelin également. Alors, ces raisons-là nous ont amenés à aller voir la municipalité et à dire : quel est le tracé qui convient? Alors, le tracé qui convient pour... qui a été donc déposé est celui... le tracé E qui figure en rouge sur la carte que l'on voit à l'écran.

2380 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2385

Monsieur Tremblay, à cet endroit c'est quoi la largeur de l'emprise qui est prévue? Parce qu'on parle toujours d'un 40 mètres, mais 40 mètres c'est nominal, mais à cet endroit-là précisément, c'est quoi la largeur qui va être... qui est envisagée?

2390 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

À cet endroit-là, vis-à-vis la coupe de roc?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2395

C'est-à-dire, dans le secteur si on veut du... de la rue des Coteaux, là, toute la montée qui... avec la voie, la voie auxiliaire?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2400

Je suis embêté de vous répondre par cœur, là, il faudrait regarder ce qu'on a comme données.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2405

Je ne sais pas, est-ce que monsieur Leblanc peut nous répondre?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2410

Bien oui, vas-y là.

M. JEAN LEBLANC :

2415

Bon, ça peut aller jusqu'à 100 mètres. Tantôt, on parlait d'une pente de 7 % indiquée au plan, on peut aller à une pente de 5 % indiquée au plan. Si on descend, les remblais sont moins

larges; si on monte les remblais sont plus larges. Présentement, les remblais finissaient avec la limite des terrains des cimetières anglican et chrétien. C'est beau?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2420

Mais actuellement, il y a un empiètement qui est prévu dans le cimetière, on parle d'un hectare, plus ou moins.

M. JEAN LEBLANC :

2425

Un léger empiètement, c'est le pied du remblai qui vient se finir là, c'est qu'on appelle ça une berme qui finit le coteau, qui donne un espace pour faire un drainage.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2430

Mais ça, est-ce que ça peut être optimisé? Est-ce qu'il reste encore de la place à l'optimisation des tracés ou si c'est final?

M. JEAN LEBLANC :

2435

Le tracé, comme monsieur Tremblay l'a dit hier, peut être déplacé légèrement de gauche à droite pour optimiser le tracé, autant en élévation qu'en déplacement latéral. Il y a des choses qu'il faut continuer à respecter, ce sont les courbes qu'on voit en tracé et les courbes en profil pour les distances de visibilité. Mais l'optimisation, on ne la fait que quand on sait où on va passer exactement.

2440

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2445

L'optimisation, par contre, ce n'est quand même pas un déplacement de 100 mètres, là. C'est quoi la limite d'une optimisation?

M. JEAN LEBLANC :

2450

Ce que je veux dire, présentement le tracé a été fait sur des courbes de niveau relevées dans les années 80, des courbes de niveau de 10 mètres. Par relevé aéroporté, on va avoir une précision de 25 centimètres bientôt, on va être capable d'optimiser davantage le prochain tracé qu'on va passer. Mais comme c'est là, on travaille avec les outils que nous avons. Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2455

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2460 Monsieur Leblanc, est-ce qu'il y aurait des problèmes techniques à la deuxième proposition de monsieur ici? Et quels sont-ils?

M. JEAN LEBLANC :

2465 Il y a justement, comme on dit, les terrains où on va arriver en bas. Le minimum de courbure qu'on peut utiliser quand on tourne à une vitesse de 90 kilomètres/heure est un rayon de 400 mètres. 400 mètres, c'est beaucoup pour contourner, pour arriver au même point, sans déplacer ou sans arriver chez monsieur Morrissette. C'est difficile d'arriver dans ce pourtour-là parce qu'il faut passer par-dessus la conduite de Gaz Métropolitain qui est dans ce même trajet
2470 là. Donc, je vais la chevaucher pendant longtemps, on ne peut pas chevaucher Gaz Métropolitain, on peut le croiser. Donc, c'est soit eux qui se déplacent ou soit nous qui nous nous déplaçons. Il y a... oui, tous les tracés sont permis, mais chacun a un coût puis il faut relativiser.

2475 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que ça répond à vos questions?

M. ANDRÉ RIBERDY :

2480 Moi, je crois que la réponse elle est comme exagérée. Il y a des endroits où que le gaz chevauche, puis suite à plusieurs vérifications qu'on a faites, c'est possible de faire le tracé, pas de changer de 3 mètres, on parle de faire une voie de contournement qui va faire à 12 kilomètres, là, je pense que tant qu'à régler le problème, réglons-le. Puis en plus de ça, on va
2485 avoir une voie encore plus courte si on va sur un tracé comme je regarde, en tout cas, là. Je ne sais pas à quoi ça sert d'aller passer là, là, mais le risque il va être élevé pour les gens de cette région-là puis il va y avoir des problèmes tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

2490 Ce serait des choses que vous pourriez nous dire dans votre mémoire.

M. JEAN LEBLANC :

2495 Merci madame.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2500 J'appellerais maintenant, monsieur Normand Beaudoin. Bonsoir monsieur Beaudoin.

M. NORMAND BEAUDOIN :

2505 Bonsoir. J'aurais deux questions, toujours au ministère des Transports. Est-ce que la construction d'une voie de contournement va engendrer une augmentation du trafic routier? Et si oui, est-ce que le promoteur en a évalué l'ampleur puisqu'il a mentionné lundi soir que cette voie de contournement répondrait aux besoins de circulation des 50 prochaines années?

2510 **LA PRÉSIDENTE :**

 Monsieur Tremblay.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2515

 La construction d'une route n'a pas pour effet d'augmenter le trafic qui y circule. Le fait d'ajouter une route n'a pas d'impact direct sur l'augmentation de la circulation, sauf que lorsque l'on fait une étude pour construire un contournement ou une nouvelle route, on évalue, on fait une projection d'augmentation de circulation dans le temps et on essaie donc de la construire pour

2520

 beaucoup de temps.

 Alors, c'est ça, mais le fait de construire une route... ce n'est pas la route qui génère d'elle-même une activité, c'est un soutien au développement. La route ne précède pas le développement, mais le soutient. Enfin, je ne sais pas si je comprends bien la question, là,

2525

 mais...

M. NORMAND BEAUDOIN :

 Peut-être que ma deuxième question va lui aider.

2530

LA PRÉSIDENTE :

 D'accord, allez-y.

2535 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

 Tant mieux.

M. NORMAND BEAUDOIN :

2540

 Est-ce que les entreprises... des entreprises du Saguenay-Lac-Saint-Jean ont manifesté le désir d'emprunter la route 155 après la construction de la voie de contournement à La Tuque au lieu d'emprunter la route 175?

2545 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

 Non.

M. NORMAND BEAUDOIN :

2550

Il faudrait peut-être qu'ils fassent un peu de «P.R.» dans le bout du Lac-Saint-Jean, là, je ne sais pas, mais en tout cas, c'est sa réponse.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2555

Bien, si les entreprises manifestent ça cette affirmation – comment dire? – par des paroles ou des... alors moi, je ne peux pas... je ne peux pas avoir de – comment dire? -- je ne peux pas... je ne sais pas comme quel mot employer, là, je ne peux pas prendre ça avec... comment étant sérieux entre guillemets.

2560

Ce que j'ai entendu sur la question de la déviation du trafic de la 175 via la 155, ce que j'ai entendu, c'est pendant la construction de la 155 une déviation probable, en tout cas potentielle, pas probable mais potentielle d'une partie du trafic lourd qui serait gênée par le fait de la construction sur la 175 qui va devenir une autoroute.

2565

Alors, la politique du Ministère lorsqu'il y a construction, c'est de ne pas bloquer la route, mais de laisser le passage, mais c'est sûr que ça crée un certain retard.

2570

Quel sera l'effet? Je vous avoue bien honnêtement qu'on a regardé les enquêtes origine-destination qui figurent dans les plans de transport de chacune des deux régions, soit Saguenay et Mauricie Centre du Québec, mais surtout Saguenay parce qu'on parle dans ce sens-là et ce n'est pas très évident de voir un effet d'une quelconque importance. Mais là, on est dans le domaine de la spéculation, en ce qui me concerne. On a essayé de regarder ça, on n'a pas vu quelque chose de probant à ce niveau-là.

2575

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2580

M. NORMAND BEAUDOIN :

O.K. C'est correct, merci.

2585

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant madame Hélène Langlois... pardon Langlais.

Bonsoir madame Langlais.

2590

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

Bonsoir. Vous êtes excusée, je suis habituée!

2595 **LA PRÉSIDENTE :**

Je suis désolée.

2600 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

J'aimerais qu'on parle de la voie d'accès complètement au sud. Il y a eu une visite cet après-midi puis on a vu que ça faisait une espèce de boucle à l'intérieur sur le tracé actuel. Autrement dit, il y a une zone qui se retrouve un peu comme dans un cul-de-sac. Nous, la préoccupation de la Chambre de commerce c'est de s'assurer que les voies d'accès qui... par rapport à la voie de contournement permettent aux gens qui circulent sur la route quand même d'avoir un accès à la ville de façon... on a utilisé le terme fluide, bon, le Ministère, eux, je sais que leur préoccupation c'est de faire une route où ce que les gens vont circuler bien.

2610 Nous, on se demande : est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faire autre chose que la façon dont cette entrée-là est aménagée pour éviter que les gens n'aient pas du tout le goût de venir à La Tuque tout simplement parce que ça demande trop d'efforts de s'arrêter, virer à gauche? Puis ça fait... c'est ça, la boucle -- nous, on connaît cette boucle-là parce qu'il y a la voie de contournement près de Grand-Anse où il y a une boucle comme ça, là. Ça fait que ça pour nous c'est inacceptable.

2615

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay. Est-ce que... il y a des gens dans la salle qui n'étaient pas à la visite, est-ce que vous pourriez d'abord expliquer comment va se faire l'entrée sud, s'il vous plaît?

2620

M. CLAUDE TREMBLAY :

2625

Alors, l'accès... l'actuelle donc 155 -- ici je suis au sud et je m'en vais vers le nord, vers la ville, on est à l'entrée sud -- donc, l'actuelle 155, on le voit, là, est ici et on a accès à la ville. Ce que... le contourne donc, le tracé E démarre ici et quitte donc l'actuelle 155 pour s'en éloigner finalement de cette façon-là. Pour avoir accès à la ville, donc on a... on crée, on voit un élargissement, là, ici avec des voies de virage et des voies d'évitement pour que les gens puissent avoir accès à la ville de façon sécuritaire.

2630

Alors, celui qui veut aller à la ville, encore faut-il qui l'ait décidé, va voir la signalisation appropriée qui va être installée pour indiquer que c'est là, La Tuque, et va devoir donc prendre la voie de virage pour y accéder.

2635

Et c'est la même chose dans l'autre sens. L'accès également pour les gens qui vont vers le sud et qui auraient envie de passer par là, d'aller à La Tuque, mais en passant par l'accès,

2640 pourront y accéder en ayant une voie protégée pour tourner. C'est la façon de faire d'une intersection dite en plan, là, de ce type, quand on a une situation comme celle-là.

Alors, la question de dire on fait un virage, là -- comment?

M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :

2645

Une tête de pipe.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2650

Ça s'appelle de même pour vrai? -- une tête de pipe, excusez-moi. Alors, c'est pour donner accès donc aux résidences qui sont là et qui vont demeurer là. Alors donc, on ne peut pas dire aux gens : «Bien écoutez, vous autres vous vous déménagez.» Alors, on donne accès aux résidences et... mais par contre, on ferme l'accès pour ne pas créer de confusion et d'insécurité. Alors, il y a toutes sortes de critères, là, techniques : une intersection doit être à 90 degrés et cetera et cetera.

2655

Évidemment, selon les données qu'on a maintenant, parce qu'il ne faut jamais oublier qu'à ce moment ici, on est en étude d'impact, on prévoit et on suppose que la voie de contournement va être acceptée et on le souhaite d'ailleurs, mais on n'est pas rendu là. Alors, les études qu'on a faites que ce soit au niveau des tracés et cetera, remblai, déblai, ont été faites avec les données qu'on a maintenant et ont été faites, comment dire, d'une façon un peu usuelle, correcte mais usuelle.

2660

Alors, quand on arrive au design final, il y a quand même une vérification de ces informations-là. À l'intersection, là, il y a un ingénieur en sécurité puis l'ingénieur concepteur avec l'aide de son équipe technique qui vont étudier finalement les créneaux de circulation, les gens qui tournent, qui ne tournent pas, qui vont tout droit, en fonction des simulations et cetera, qui vont être donc validés complètement et qui vont donc faire le design final de l'intersection.

2665

Alors, cette intersection-là est correcte, mais il faut quand même faire le design final de l'intersection.

2670

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez prévu, pour le virage à gauche, la longueur en mètres elle est combien et elle pourra contenir combien de camions qui vont attendre pour tourner à gauche?

2675

M. CLAUDE TREMBLAY :

C'est précisément ça qu'il nous fait valider et déterminer correctement, parce qu'à ce moment ici on n'a pas... on a mis un design de base en fonction de ce qu'on connaît puis on a arrêté là. On parle : c'est par là qu'on va aller puis on va donner accès de cette façon, là. Je ne sais pas si... on n'a pas fait le design final de l'intersection.

2680

2685 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Parce que... bon, il y a des camions de livraison, je pense que les gens probablement questionnent cette option-là parce qu'on est presque à 50-50 finalement. Si c'était évident qu'il y en a 80 qui continuent, bien je pense que le problème se poserait différemment, mais à 40 %, il va falloir que la travée de gauche soit quand même assez longue, vous êtes d'accord?

2690 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

2695 Vous avez tout à fait raison et il faut évaluer aussi la possibilité de conflit avec ceux qui viennent, par rapport à ceux qui tournent. Et donc, c'est là que là il peut être nécessaire de faire un autre aménagement.

2700 Dans le temps aussi, une intersection on l'a vu, on le voit ailleurs au Québec, là, une intersection évolue en fonction du trafic. Alors, si à un moment donné il y a beaucoup de gens qui tournent de plus en plus, un exemple, bien il peut être rendu nécessaire de faire certains aménagement, par exemple, un feu de circulation avec les voies... avec les présignaux requis et cetera.

2705 Mais on n'est pas à l'étape finale, on pense le design, on pense que ce type-là convient, mais il faut quand même faire le design final puis il va y avoir un ingénieur qui va sceller ça puis qui va donc s'assurer que la sécurité est préservée pour les gens qui circulent et qui accèdent.

2710 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2715 Hier, on a parlé je pense à un certain moment que les entrées, les accès en fait ,autant au nord qu'au sud que des aménagements pourraient être proposés pour, par exemple, signaler l'entrée de la ville, donc soit des aménagements paysagers, soit de l'affichage ou de la signalisation, donc comment est-ce que ce type d'aménagement là va venir s'insérer dans ce type de géométrie de design? Parce qu'il y a aussi de la servitude de non-accès.

2720 Alors peut-être un peu voir comment est-ce qu'on peut aménager un accès -- en fait, la question moi que je vois c'est : comment inviter les gens à aller à la ville? C'est ça un peu, je pense, le but de la question. Est-ce qu'il y a des choses qu'on peut faire avec ce genre de géométrie pour permettre justement de signaler ou d'afficher pour inviter les gens à venir à La Tuque?

2725

M. CLAUDE TREMBLAY :

2730 Mais l'affichage d'une agglomération se fait à l'intérieur des emprises par une signalisation verte, dite de destination.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2735 Donc, à ce moment-là il n'y en a pas à cet endroit-là?

M. CLAUDE TREMBLAY :

Bien, il va y en avoir à cet endroit-là.

2740 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais avant?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2745

Il va en y avoir avant pour indiquer l'intersection, et à l'intersection, c'est là qu'on a dit que ça serait... qu'il est possible pour une municipalité de faire une signalisation pour annoncer sa municipalité à la limite de l'emprise, donc c'est possible de le faire.

2750

Et on a mentionné qu'on était très ouverts et on avait déjà fait l'offre de faire un comité qui regroupe les principaux acteurs, là, économiques du milieu et la municipalité pour voir comment on peut faire un concept de panneaux qui seraient installés à la limite d'emprise puis une vente, entre guillemets, de la municipalité pour bien marquer l'accès.

2755

Mais si vous allez dans une municipalité, je ne sais pas, à Saint-Prime, un exemple, bien vous allez le retrouver, d'abord sur une carte. Vous allez aussi le retrouver sur des panneaux verts le long de la route qui vont vous dire : «Oh, Saint-Prime tant de kilomètres», puis le rappel pour l'intersection va être indiqué le long de la route. Il y a une signalisation d'acheminement qui est normalisée et où on peut se retrouver, là.

2760

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2765 Aussi, dans l'étude économique, il était question du bureau d'information touristique. Actuellement, il est situé à l'intérieur de la ville, dans l'étude on recommandait de le déplacer. Comment est-ce qu'on peut déplacer le bureau dans ce secteur-là avec la servitude de non-accès et qu'est-ce que ça exige comme type d'aménagement pour un déplacement de ce type-là?

M. PIERRE ARNOUX :

2770

Oui. Dans l'étude, on ne demandait pas de déplacer, on faisait juste... qu'il fallait étudier peut-être, qu'il fallait voir s'il fallait repositionner le kiosque touristique, le bureau touristique, parce qu'à Val-d'Or, ça avait été le cas quand on avait fait la visite, ils avaient effectivement

2775 déplacé le kiosque touristique parce que le kiosque touristique, c'est eux qui accueillent les premiers les visiteurs et qui peuvent les orienter. Donc, s'ils sont avant la voie de contournement, ils peuvent les orienter vers la ville. Évidemment, s'il est après comme il est actuellement, ce sera plus difficile, on perd une partie de la clientèle.

2780 Donc, ce qu'on disait, c'est qu'il fallait que ce soit regardé, il fallait que ce soit étudié, voir s'il y avait une possibilité et si ça allait inciter, par exemple, les gens à aller à La Tuque. C'était juste une piste pour la municipalité, une piste de réflexion.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2785 Donc, pour le moment il n'y a pas rien d'envisagé, là, comme tel?

M. PIERRE ARNOUX :

2790 Non non non, on en est vraiment au stade de piste de réflexion, de piste d'étude pour la Ville. Cette décision, de toute façon, elle doit être prise par la Ville et par les intervenants du milieu.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2795 Je me retourne vers la Ville, est-ce que vous avez actuellement des projets vis-à-vis ce genre de relocalisation, est-ce que c'est envisagé par la Ville?

Mme JOVETTE SAVARD :

2800 Je pourrais vous référer à madame Hélène Pelletier, qui malheureusement est absente ce soir, là, pour répondre à cette question-là. On pourrait revenir avec ça demain?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2805 Oui.

Mme JOVETTE SAVARD :

2810 Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., merci.

2815 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Et juste -- excusez-moi..

LA PRÉSIDENTE :

2820

Oui, allez-y.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2825

Pour la question du sans accès, là, ou le non-accès. Le non-accès va arrêter, là, aux environs du début du contournement. On a parlé également comme moyen, et ça a été expliqué par madame Savard, sur la possibilité pour la municipalité donc de réglementer pour gérer finalement le repositionnement de certains commerces et cetera et nous, ce qu'on a dit dans l'étude, je fais juste un petit rappel, c'est : «Ça serait une bonne idée de penser à ça», puis on peut aider aussi, mais ce n'est pas... là, notre rayon c'est plutôt la route, mais ces choses-là quand même doivent être regardées également. En fait, c'était juste pour préciser.

2830

LA PRÉSIDENTE :

2835

Merci. Avez-vous une deuxième question?

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

2840

Bien, j'aurais juste une précision pour débiter. La bretelle, le petit bout qui donne accès, là, c'est quel terrain exactement? Par exemple, si vous me référez par rapport au motel qui existe que nous on appelle Motel Tod, mais qu'aujourd'hui s'appelle Le Ranch, là, il est beaucoup plus haut j'imagine? C'est ça? Ça donne en avant de qui? C'est qui la maison à gauche?

2845

M. JEAN LEBLANC :

C'est...

LA PRÉSIDENTE :

2850

Excusez, monsieur Leblanc, au micro, s'il vous plaît.

M. JEAN LEBLANC :

2855

Ça, c'est chez... on dit «Neil», c'est un camionneur.

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

O.K. O.K.

2860

M. JEAN LEBLANC :

Moi, tout le monde me dit ça. Puis ici, c'est le restaurant italien, là, poutine, hot dog...

2865 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K. O.K. merci. Parce que c'était pour me placer.

2870 Ma deuxième question, c'est que j'aimerais que le promoteur nous parle de son principe quand il dit qu'il fait des voies d'accès sécuritaires. Sécuritaires, ça peut vouloir dire beaucoup de choses. Puis je vais vous faire une référence, c'est qu'il y a bien... beaucoup d'aménagements routiers au Québec qui étaient censés être sécuritaires qui se sont avérés finalement qui ne l'étaient pas.

2875 Quand il y a eu l'impact économique à Val-d'Or, par exemple, la voie avait été aménagée d'une certaine façon, ils ont dû se battre énormément pour faire modifier les choses. Bon eux autres, ils ont eu les carrefours giratoires, mais ça ce n'est pas nécessairement pour parler des carrefours giratoires, mais c'est pour dire quel... quel moyen on va avoir, nous, une fois que la voie de contournement va être construite, si les accès ça ne fonctionne pas?

2880

Tu sais, il va-tu falloir se battre pendant trois, quatre ans auprès du ministère des Transports pour qu'il y ait des changements? Comment on va pouvoir s'assurer que s'il y a quelque chose qui ne fonctionne pas dans la manière que le projet est prévu maintenant, comme par exemple monsieur Tremblay faisait référence à l'ajout de lumières de circulation, comment on va pouvoir s'assurer, nous, dans le milieu, que ça va se faire ça et qu'il ne faudra pas, à la limite même, se les payer, là, parce que ça s'est déjà vu dans d'autres villes?

2885

LA PRÉSIDENTE :

2890 Monsieur Tremblay, est-ce que vous avez une procédure de plaintes et une procédure de... c'est quoi finalement que vous suivez quand il y a des problèmes?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2895 On a une procédure de plaintes. On a aussi le diagnostique de sécurité routière avec des gens spécialisés en sécurité routière qui évaluent finalement les endroits avec l'aide des différents acteurs qui touchent à la sécurité, c'est-à-dire la Sûreté du Québec et... surtout la Sûreté du Québec, évidemment les contrôleurs routiers également, mais enfin on... j'étais pour dire on «spote» en bon français, mais on localise enfin les endroits accidentogènes et on fait des analyses de sécurité – ça, je parle dans le temps là – et à partir de là, on solutionne ou enfin on émet les hypothèses de solutions. On les met en programmation et il y a un processus de programmation qui chaque année est annoncé en termes de programmation approuvée par les autorités ministérielles. Alors, chaque année il se fait des travaux en sécurité routière pour plusieurs millions de dollars à la grandeur du Québec et dans la Mauricie Centre du Québec, il y

2900

2905 en a également, bon.

2910 Pour la question de dire la notion sécurité, alors la sécurité est une science qui comme d'autres évolue avec le temps et avec l'expérience. Et donc, l'expérience nous a emmenés à concevoir des aménagements et à normer des aménagements qui sont... qui ont plus... donc, qui sont sécuritaires et qui ont le maximum de chances, je dirais, de fonctionner en fonction des critères qui sont indiqués.

2915 Maintenant, si je vous dis : «Il n'arrivera jamais d'accident», vous ne me croiriez pas puis vous auriez raison, parce que ça, il y a beaucoup plus que le facteur routier qui explique les accidents. Il peut y avoir l'alcool, il peut y avoir la maladie, il peut y avoir la température, la condition de la chaussée et cetera. Alors, ceci amène donc des accidents et peu importe l'aménagement.

2920 Donc, le fait de dire au moment de la construction : «Est-ce que ça va fonctionner?» Moi, je vous garantis que ça va fonctionner parce qu'il y a quelqu'un, il y a un ingénieur qui va faire un design final puis qui va mettre son sceau là-dessus puis il va l'avoir fait en considérant les normes en vigueur et les calculs qu'il est humainement possible de réaliser.

2925 Si au fil du temps, parce que l'évolution du trafic, c'est un fait et il faut vivre avec, si au fil du temps l'intersection devient disfonctionnelle, alors là je répète, il y a des évaluations sur des accidents, le DSR, le diagnostique de sécurité routière, il y a des comparables qui sont utilisées dans la démarche et il y a une solution qui est apportée.

2930 Alors, une intersection peut au départ ne pas avoir de lumières, un exemple, de feux de circulation et peut, dans le temps, avec X nombre d'années plus tard, à un moment donné voir apparaître des feux de circulation parce que c'est nécessaire.

2935 Lorsqu'on parle maintenant d'obligation de feux de circulation, on peut -- vous allez être content de ma réponse -- on peut faire... on peut regarder la possibilité d'introduire un carrefour giratoire. Et là, il y a un certain nombre de critères à regarder en fonction des conflits, du nombre de véhicules qui tournent, qui ne tournent pas, d'un paquet de facteurs. Ça aussi -- bon, et la géométrie également.

2940 Alors, tout de suite on a dit que du côté nord, ça serait difficilement envisageable compte tenu de ce qu'on a comme topographie, mais du côté sud, pour le moment on pense que ce n'est pas justifié, mais est-ce que ça le sera dans X années? Bien là, il faut voir, il faut -- comment dire? -- constater l'évolution des débits de circulation.

2945 **LA PRÉSIDENTE :**

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

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

2950 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2955 Alors, nous allons poursuivre, nous avons encore deux présentations ce soir, une de la Sécurité publique et comme on l'a mentionné tout à l'heure, une autre sur les vibrations. Je pense qu'il y a une question d'ajustement de fil? Non, ça va. Pour la Sécurité publique est-ce que ça nous prend quelques minutes? Non, ça va aller, d'accord. Alors, allez-y.

Mme HÉLÈNE BOISVERT :

2960 Oui, vous nous aviez demandé la réglementation applicable en matière de sécurité civile. Il faut dire qu'au Québec une loi traite spécifiquement de sécurité civile, il s'agit de la Loi sur la sécurité civile qui est entrée en vigueur le 20 décembre 2001. La loi a pour objet la protection des personnes et des biens contre les sinistres. À cette fin, elle encadre l'organisation de la sécurité civile dans ses principales dimensions que sont la prévention, la préparation des interventions, des interventions lors de sinistres et le rétablissement de la situation.

2970 Puisque la protection des personnes et des biens est avant tout une responsabilité municipale et il faut s'en souvenir, la loi prévoit que les municipalités doivent entreprendre un exercice de planification de la sécurité civile à l'échelle régionale. Ainsi, les autorités régionales devront préparer, de concert avec les autorités locales et en conformité avec les orientations ministérielles, un schéma de sécurité civile.

2975 Le schéma de sécurité civile contiendra, entre autres, un sommaire des caractéristiques physiques, naturelles et humaines, c'est comme une photo du milieu, si on peut dire, une liste des risques de sinistres majeurs présents sur le territoire, un inventaire des mesures de protection existantes, une évaluation de la vulnérabilité et les objectifs de protection. C'est ce qu'on appelle le schéma de sécurité civile.

2980 Quant aux autorités locales, elles organiseront des mesures de protection en rapport avec les actions prévues au schéma en vigueur. Les mesures seront contenues dans le plan de sécurité civile de la municipalité.

2985 Il faut comprendre que pour le moment, les orientations visant à encadrer l'établissement des schémas de sécurité civile sont en voie de préparation et devraient être connues à l'automne 2004 seulement.

2990 Après leur publication, le ministre de la Sécurité publique donnera un avis aux autorités régionales de préparer leur schéma de sécurité civile dans un délai de deux ans. En attendant l'entrée en vigueur des premiers schémas de sécurité civile, les autorités locales sont invitées à continuer d'assumer leurs responsabilités habituelles en matière de sécurité civile, si on peut dire, oui, notamment en mettant à jour leur plan des mesures d'urgence.

2995 À la Ville de La Tuque, après s'être informé, ici la Ville possède un plan des mesures d'urgence qui a été mis à jour.

Le ministère de la Sécurité publique a par ailleurs préparé un guide intitulé : «Pour planifier la réponse aux sinistres» pour aider les municipalités à préparer un plan des mesures d'urgence. Ce guide a été déposé à la commission.

3000

On peut donc dire qu'actuellement, il n'existe pas de réglementation adoptée en vertu de la Loi sur la sécurité civile. Cependant, d'autres lois et règlements traitent de sécurité des personnes et des biens, comme par exemple la Loi sur la sécurité incendie ou la Loi sur la sécurité des barrages.

3005

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3010

Sur le territoire ici, il y a des scénarios de sinistres majeurs qui sont présents?

Mme HÉLÈNE BOISVERT :

Si... oui, dans leur plan de sécurité civile, ils ont établi des possibilités de sinistres, oui.

3015

LA PRÉSIDENTE :

J'imagine que c'est au niveau des industries, principalement ou s'il y a aussi des scénarios qui ont été établis pour des déversements, parce qu'il y a quand même des matières dangereuses qui sont transportées?

3020

Mme HÉLÈNE BOISVERT :

Le représentant de la Ville de La Tuque qui est en sécurité incendie pourrait mieux vous répondre à la question.

3025

LA PRÉSIDENTE :

Oui, s'il vous plaît.

3030

M. GORDON BERNIER :

Bonjour, mon nom est Gordon Bernier, directeur du Service de sécurité incendie et civile de la Ville de La Tuque... de la nouvelle Ville de La Tuque, d'ailleurs.

3035

Oui, on a des... un plan de mesures d'urgence pour répondre à des déversements ou des incendies d'ordre routier de produits... de matières dangereuses et aussi d'ordre ferroviaire, transport ferroviaire. Le chemin de fer passe en plein milieu de la ville, il coupe la ville en deux.

3040

Donc, moi ça fait seulement que deux ans que je suis ici, mes prédécesseurs ainsi que les autorités de la Ville ont prévu des façons de faire ainsi que des équipements, en association

avec la compagnie Smurfit-Stone. On a des... un partenariat qui existe. Eux autres possèdent des équipements spécifiques au niveau des matières dangereuses d'intervention et on peut faire un arrimage facilement seulement qu'en composant un appel radiotéléphonique. Donc, à ce moment-là, ils se joignent à notre service incendie et... l'équipe de pompiers, naturellement, les intervenants.

Juste pour vous informer, on possède énormément de mousse pour pouvoir faire l'extinction de wagons-citernes d'essence parce qu'il y a beaucoup de wagons d'essence qui montent vers l'Abitibi, c'est nous autres qui alimentons en essence, carburant, produits chimiques toute l'Abitibi et le plan de mesures d'urgence prévoit certaines dispositions, entre autres les évacuations, périmètre de sécurité, périmètre d'intervention sous différents produits, dans différents scénarios.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est... cet approvisionnement-là vient... a pour origine où exactement, est-ce que c'est...?

M. GORDON BERNIER :

Ça vient de Montréal, par voie ferroviaire, Montréal, Shawinigan, ils passent à La Tuque et ça monte à Senneterre et ensuite distribution à la grandeur de l'Abitibi.

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas par route, c'est par train?

M. GORDON BERNIER :

C'est par train. La route, naturellement bien ça descend... ça vient de Montréal, mais ça peut passer à La Tuque pour alimenter le Lac-Saint-Jean, naturellement.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que dans la voie de contournement qui est proposée, est-ce que vous voyez, vous, de par vos responsabilités, des problématiques particulières sur lesquelles il faudrait se pencher ou être plus attentifs?

M. GORDON BERNIER :

La problématique ou la solution qui a été apportée en dernier recours favorise... c'est la brettelle d'accès parce que tous les organismes d'urgence, je parle de service police, service incendie et service transport ambulancier sont tous concentrés à peu près dans le même périmètre, alentour de ma caserne. Donc, on est situé en plein centre de la ville à côté de la voie d'accès, chemin Wayagamac.

3090 Si ce chemin-là n'existait pas, ça voudrait dire que... soit que je vais au sud ou je vais au nord, j'ai un parcours de cinq kilomètres à faire avant de pouvoir embarquer sur la voie d'accès, d'accord?

3095 Et si le sinistre a lieu vis-à-vis de ma caserne, donc il va falloir que je fasse encore cinq autres kilomètres pour arriver sur le lieu de l'intervention. Et dans le monde de l'intervention, surtout au niveau des accidents, pour faire de la désincarcération automobile précisément, dans le préhospitalier, il faut respecter le «Golden Hour». Entre le moment que l'événement survient et son arrivée à l'hôpital, si la personne rentre en dedans d'une heure, ses risques de survie sont multipliés par X, donc plus grande chance de survie.

3100 Mais si on arrive en retard, bien souvent... bien, écoutez une hémorragie interne ce n'est pas... ou une hémorragie tout court, elle n'est pas colmatée ou ainsi de suite, si elle n'est pas désincarcérée assez vite, malheureusement on perd... on perd la personne. Donc, c'est un objet la voie d'accès qui pour nous autres serait grandement apprécié.

3105 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur.

3110 Je me demande si le lieutenant Dubé aurait des choses à ajouter par rapport à ce qui vient d'être présenté, s'il vous plaît?

M. GILLES DUBÉ :

3115 C'est évident que... aller dans le sens de monsieur Bernier, là, le responsable de la sécurité civile puis des pompiers au niveau de la Ville de La Tuque, le temps d'intervention avec une voie d'accès, là, une bretelle d'accès, là, sur le chemin Wayagamac serait souhaitable. À notre niveau, je ne me suis pas penché, là, sur le temps exact, là, que ça pourrait prendre, là, pour intervenir en face du poste de la Sûreté du Québec sur la voie de contournement, on parle de plusieurs kilomètres.

3120 Écoutez, on a à intervenir dans les secteurs du Lac Édouard ou bien... peu importe sur notre territoire qui a X nombre de milliers de kilomètres carrés, à notre niveau c'est peut-être un petit peu moins important l'intervention de minute en minute, moins... beaucoup moins que peut-être les pompiers ou bien les ambulanciers, mais... ce n'est pas une priorité majeure, mais ça serait tout même apprécié, c'est évident.

3125

LA PRÉSIDENTE :

3130 Vous, est-ce que vous voyez une problématique particulière par rapport à vos responsabilités quand on propose le tracé E, c'est-à-dire le tracé qui est sur la table en ce moment?

M. GILLES DUBÉ :

Au niveau de la sécurité publique, là, en général?

3135

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3140

M. GILLES DUBÉ :

La voie de contournement?

LA PRÉSIDENTE :

3145

Oui.

M. GILLES DUBÉ :

3150

O.K. Est-ce que vous me demandez une opinion ou bien...?

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demande une opinion, oui.

3155

M GILLES DUBÉ :

O.K . Écoutez, une opinion -- c'est évident que le transport lourd dans un secteur urbain, au niveau de sécurité publique, c'est peut-être un petit peu moins souhaitable. La déviation de... de transport lourd, une grande quantité de... une densité énorme de transport dans une voie uniquement dédiée à cette fin, ce serait peut-être souhaitable pour la sécurité de tous et chacun. C'est peut-être ça que je pourrais dire, je ne me suis pas penché à outrance là-dessus, mais au niveau de sécurité publique pure, peut-être que ça serait bien.

3160

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3165

On va procéder maintenant à la présentation du promoteur sur les vibrations, s'il vous plaît.

3170

M. PIERRE DORVAL :

3175 O.K. Je vais vous parler un petit peu d'études... de vibrations induites par le trafic routier empruntant la route 155 actuelle dans la Ville de La Tuque, les impacts du projet de contournement.

3180 Un petit résumé de la présentation, on va parler de l'objet de l'étude, la description du phénomène, les méthodologies d'étude, des résultats des enregistrements qu'on a eus, des normes et critères qui existent dans le monde, une discussion et recommandations et des conclusions de cette étude-là.

3185 L'objet de l'étude c'est... ça fait suite à la problématique qui a été soulevée par les citoyens, c'est une pétition de 124 noms qui avait été déposée à la municipalité puis en plus, il y avait une plainte individuelle sur des vibrations qui étaient générées.

3190 Donc, le mandat que j'ai eu c'était de dresser un portrait de l'intensité des vibrations qui étaient induites par le trafic lourd qui emprunte la route 155 actuelle dans la Ville de La Tuque, soit sur... notamment sur les rues St-François, Bostonnais et boulevard Ducharme entre St-Maurice et Bellevue.

Et dans un deuxième temps, il y avait d'évaluer les impacts du projet de contournement eu égard aux vibrations qui étaient générées par la circulation routière.

3195 Si on regarde un petit peu la description du phénomène, c'est que lorsqu'il y a un véhicule se déplace sur la chaussée, il y a un champ de contrainte qui est généré puis qui se produit dans le sol, qui est produit par le poids du véhicule puis ça, ça va créer des ondes vibratoires.

3200 La présence d'irrégularités sur la chaussée telles que des fissures, des bosses, des dépressions, des nids de poule, des regards de puisards va engendrer des forces dynamiques additionnelles qui vont produire des ondes, des vibrations qui peuvent être ressenties dans les bâtiments à proximité. Donc, ça l'a comme un point... une irrégularité où il peut y avoir un impact supplémentaire et c'est ces vibrations-là généralement qui sont ressenties.

3205 Les facteurs qui vont influencer la production de ces vibrations-là, ça va être l'état de la chaussée, on va comprendre que plus la chaussée est en mauvais état, plus l'intensité des vibrations va être importante. Il y a le type et le poids du véhicule, généralement les automobiles et les petits... et les camions légers ne causeront pas de vibrations. Par contre les camions six roues, dix roues, les semi-remorques et dans certains cas les autobus vont générer des vibrations qui vont être ressenties dans les résidences.

3215 Il y a la vitesse du véhicule, c'est que plus la route est mauvaise, bien plus la vitesse... plus la vitesse va influencer sur l'augmentation des intensités. C'est-à-dire, si on a une belle route, même si on a une augmentation de vitesse, l'augmentation des intensités de vibrations n'augmentera pas. Par contre, plus la route va être... il va y avoir des irrégularités, des dépressions et cetera, plus la vitesse va jouer un rôle important dans l'augmentation de ces amplitudes-là.

3220 Il y a les caractéristiques et les structures de chaussée. Évidemment, une vieille route qui
date des années 60 dont la structure de chaussée est plus ou moins bien adaptée au trafic
d'aujourd'hui va être plus susceptible de générer des vibrations qu'une nouvelle route qui est
construite selon les nouvelles normes. Mais il faut comprendre que le gain d'une structure plus
rigide n'est pas très... n'est pas énorme. Ce qu'on a fait, c'est que même si on augmentait les
3225 chaussées de un ou deux mètres supplémentaires, on n'a pas un gain appréciable au niveau des
vibrations... de la réduction des vibrations.

Évidemment, un des points importants, c'est la nature du sol et sa stratification.
Évidemment, les sols mous tels que les argiles vont être plus propices à générer des vibrations et
3230 les transmettre qu'un sol... un sol plus dense ou plus ferme.

La méthodologie d'étude, c'est que les 124 plaintes... les 124 signataires de la pétition, il
y a eu un choix qui a été fait par l'ingénieur Jean Douville de la DT, là, Direction territoriale
Mauricie Centre du Québec où il nous a dit : «Bien, allez à ces points-là plus précisément, on va
3235 avoir une image globale de ce qu'on veut avoir comme étude.»

Donc, il y a six sites qui ont été retenus pour effectuer les relevés de vibrations qu'on
considérerait qui constituaient un échantillonnage représentatif du secteur à expertiser. Il y en avait
un sur la rue Bostonnais... un sur la rue Bostonnais, un sur la rue St-François, trois sur la rue...
3240 sur le boulevard Ducharme, il y en avait un ici dans le secteur à 80 kilomètres/heure. Les autres
sont tous situés dans un secteur à 50 kilomètres/heure et un sur la rue St-Antoine.

Alors, le relevé... pour procéder au relevé, c'est simplement, on utilise le séismographe,
c'est le modèle qu'on utilise, là, au ministère des Transports, c'est le même type d'appareil qu'on
3245 va mesurer les vibrations lors d'un dynamitage ou... d'un dynamitage. C'est un appareil qui est
calibré annuellement, c'est le fournisseur qui nous demande... qui requiert une calibration, on
l'envoie chez le fournisseur, il est calibré annuellement pour certifier l'appareil.

Puis on a – oups! on peut-tu revenir? -- on a ici, ça c'est ce qu'on appelle le géophone,
3250 c'est-à-dire c'est le capteur dans lequel on retrouve trois capteurs, c'est-à-dire trois capteurs qui
vont être... qui sont orientés longitudinalement, transversalement et verticalement pour pouvoir
analyser le mouvement des particules du sol.

Alors pour nous, au Ministère, on a une procédure interne qui est isotée 9001-2000, c'est
3255 une vérification, une validation du fonctionnement avant et après chaque étude, c'est-à-dire que
notre appareil est calibré, mais on veut s'assurer avant de partir faire une étude que les résultats
qu'on va obtenir sont valides. Donc, on a un petit montage, là, au laboratoire, où on fait une série
d'essais, on mesure, on enregistre les vibrations puis on s'assure d'avoir une certaine uniformité
dans nos relevés.

3260 On va faire des relevés sur le terrain et ensuite quand on revient, on refait cette
validation-là pour s'assurer que l'appareil a toujours été constant pendant cet espace de temps
là.

3265 Alors, quand on arrive sur le terrain, qu'est-ce qu'on va faire? On va installer notre géophone dans le secteur où les vibrations étaient le plus fortement ressenties selon le propriétaire et de façon à mesurer l'intensité des vibrations au niveau de la résidence. Ce qui nous intéresse, c'est la vibration, pas la vibration qui est générée à la source mais celle qui arrive à la résidence qui va faire vibrer la résidence.

3270 Alors, le géophone, comme ici, il est installé sur une surface dure en autant que possible puis il est solidarisé avec le sol avec l'aide d'un sac de sable de plus ou moins 20 kilogrammes, c'est tel que c'est recommandé aussi par le fabricant et de plus, quand on installe avant... quand on met l'appareil en marche, l'appareil s'autovérifie. C'est-à-dire qu'il envoie une onde à son géophone, le capteur analyse l'onde qui est envoyée, la retourne à l'appareil et lui dit : «Oui, je suis bien installé, ça va on peut commencer.» Parce que si le géophone est soit mal positionné ou pas à niveau, il va envoyer une réponse négative à l'appareil qui va dire : «Non, refait le "set up", là, ça ne fonctionne pas.» Donc, ça aussi ça nous assure que les mesures qu'on va enregistrer sont valides.

3280 Alors, qu'est-ce qu'on enregistre quand on mesure les vibrations comme ça? Évidemment, il y a quatre paramètres d'une onde vibratoire que l'on peut mesurer qui sont reliés entre eux, c'est-à-dire il y a le déplacement de la particule, la particule de sol qui peut être représentée ici par le point rouge. Donc, cette particule-là, elle va se déplacer... elle va faire un certain cheminement, c'est-à-dire que ça c'est le déplacement. Elle va se déplacer à une certaine vitesse, elle va subir une accélération puis elle va vibrer selon une fréquence, c'est-à-dire plusieurs fois dans une seconde. C'est beau.

3290 Dans le cas des vibrations qui sont transmises par la circulation routière, ce qu'on va mesurer, c'est le paramètre de la vitesse des particules, c'est le paramètre qui a été jugé le plus représentatif pour qualifier les dommages. Par comparaison, dans un tremblement de terre, compte tenu qu'on a des fréquences qui sont plus basses, c'est l'accélération, c'est le paramètre de l'accélération qu'on va mesurer pour évaluer les dommages.

3295 Si on regarde un peu les résultats des enregistrements qu'on a obtenus, alors, comme je vous expliquais, on avait une zone où on avait... une zone à 80 kilomètres/heure. C'est le tableau synthèse ça, c'est tous les enregistrements retenus qui sont supérieurs à 0,3 millimètre/seconde. Pourquoi 0,3 millimètre/seconde? Parce que 0,3 millimètre/seconde c'est reconnu comme étant le seuil maximal de perception, c'est-à-dire c'est la... s'il y a une fourchette de perception des gens, on parle que les gens peuvent percevoir... quelqu'un qui est bien sensible va le percevoir à 0,15... une vibration de 0,15 millimètre/seconde il va la percevoir, mais généralement le seuil de perception est de l'ordre de 0,3 millimètre/seconde.

3300 Alors, ce qu'on fait c'est que tous les enregistrements qu'on a où on a une vitesse de vibration supérieure à 0,3 millimètre/seconde on compte ça comme un événement qui est perceptible par les gens.

3310 Alors, dans ce cas-là si on regarde sur le boulevard Ducharme, le premier cas, on a enregistré pendant 147 minutes, on a mesuré 50 événements, si on calcule le nombre de types de véhicules, là, puis vous remarquez que c'est surtout les semi-remorques qui génèrent les vibrations des événements plus grands que 0,3 millimètre/seconde. On a 50 événements en 147 minutes. Ça nous donne une fréquence d'un événement aux 3 minutes. Ça veut dire qu'à toutes les 3 minutes, la personne qui demeure dans ce secteur-là perçoit... peut potentiellement percevoir la vibration.

3315 Dans le deuxième cas qui est pratiquement en face de lui, on a eu beaucoup moins d'événements qui sont... qui ont été répertoriés. Alors, ça s'est fait... on a enregistré pendant 117 minutes, on parle de 13 événements, soit un événement aux 9 minutes.

3320 Ensuite, on tombe dans le secteur à 80 kilomètres/heure où là c'est... où c'est plutôt assez impressionnant, où on a 114 événements en 193 minutes, c'est un événement aux... en moins de deux minutes, c'est 1,7 minute. Ça veut dire pratiquement tous les camions semi-remorques qui vont passer là vont... sont... vont générer une vibration susceptible d'être ressentie par les résidents, dépendamment évidemment de ce que va faire la personne, là, parce que si la
3325 personne est au repos, elle va les ressentir. Si elle est en activité, elle va peut-être moins les ressentir.

3330 Les vitesses maximales, comme dans le cas de la rue St-François, où on a enregistré pendant 73 minutes, il n'y a aucun événement qui a dépassé le 0,3 millimètre/seconde. Ça s'explique un peu parce que c'est près d'une intersection, donc la vitesse... les gens sont en freinage, c'est plus ralenti puis c'est... les vibrations sont moins... il y a moins d'intensité de vibrations de générée à ce moment-là.

3335 On a mesure les vibrations entre point... jusqu'à un maximum de 0,5 à 0,9 millimètre/seconde. On va voir dans un autre tableau qu'est-ce que ça veut dire, si on va au suivant. Donc, il y a différents sites de vibrations qui sont reconnus par la communauté scientifique, on dit, comme je vous expliquais, le seuil de perception qui va se situer, dépendamment des gens, entre 0,15 et 0,3 m/s. On dit que les vibrations de ce type-là vont être irritantes pour les gens à partir de 2 millimètres/seconde.

3340 En Europe, il y a beaucoup de ruines et monuments historiques fragiles où on limite les vibrations à 2 millimètres/seconde. Pour les édifices atteints de dommages apparents, on parle de 3 à 10 millimètres/seconde. Les limites entre les plaintes et les dommages persistants, on parle de 6 millimètres/seconde. Les édifices en bon état, même avec des fissures dans le
3345 revêtement, on peut se permettre des vibrations de 5 à 20 millimètres/seconde. Il faut comprendre qu'on a une fourchette de 5 à 20 millimètres/seconde mais c'est toujours fonction de la fréquence, c'est-à-dire plus les fréquences sont basses, moins on peut se permettre des vitesses élevées, plus les fréquences sont élevées, plus on peut se permettre des vitesses élevées.

3350 Évidemment, bon, on a des édifices solides, là, des édifices industriels qui peuvent prendre beaucoup plus de vibrations, on parle de 20 à 50 millimètres/seconde.

3355 Ça, là... on a un autre tableau que j'ai mis, c'est une... peut-être à peu près un résumé de tout ce qu'il y a dans le monde au niveau des vibrations, puis on peut... au Québec, on peut considérer que nos constructions c'est des constructions de type... constructions courantes de qualité moyenne à bonne et qui nous permettent facilement de... qui vont endurer facilement des vibrations entre 5 et 50 millimètres/seconde, dépendamment de la norme qu'on va utiliser.

3360 Bon, au ministère des Transports on considère les vibrations comme étant fortement perceptibles à partir de 1,5 millimètre/seconde, incommodantes entre 1,5 et 2 millimètres/seconde et irritantes plus grand que 2 millimètres/seconde.

3365 Ça, pour nous, c'est une norme, je vous dirais, un critère interne qu'on s'est fait en fonction de l'expérience qu'on avait sur les routes en disant que quand on arrive puis on a une route – on parle de vibrations par la circulation routière évidemment, là, pas... ça n'a pas rapport avec le dynamitage où on permet des vibrations plus élevées – mais quand on arrive puis on fait une étude où on a des... on enregistre des vibrations de l'ordre de 1,5 millimètre et plus, on recommande la réfection de la chaussée pour assurer un uni meilleur, qui généralement règle les
3370 problèmes.

Donc, dans le cadre de cette étude-là, les vibrations mesurées peuvent être qualifiées d'à peine perceptibles à perceptibles, compte tenu qu'on est sous le 1 millimètre/seconde puis généralement bien, la majorité des vibrations étaient autour de 0,5 et moins millimètre/seconde, on a eu quelques pic à 0,9, là, mais généralement étaient moins de 0,5.
3375

Mais on conçoit toutefois que les vibrations peuvent être désagréables et gênantes pour les occupants, notamment en période d'activités plus calmes, on parle de... si on est assis puis on discute, si on regarde la télévision, on est allongés sur un lit, c'est des périodes où on est plus sensibles à percevoir ces vibrations-là. C'est sûr que si vous faites... quand on fait nos activités quotidiennes, on fait les repas puis tout ça ou si on brasse dans la maison un peu, on ne sent pas ça. D'ailleurs, on va générer des vibrations souvent plus importantes que la circulation routière juste à marcher à l'intérieur d'une résidence.
3380

3385 Le phénomène, par contre qu'il faut tenir compte aussi, c'est la fréquence où se produit ces événements-là, c'est-à-dire quand c'est un événement aux 15 minutes, ça veut dire 4 à l'heure, ça peut être pas si pire mais quand c'est à toutes les 2 minutes, bien là ça commence à être un petit peu plus désagréable.

3390 O.K. Au niveau du tracé actuel, pour diminuer davantage les intensités de vibrations transmises, les alternatives sont relativement restreintes, on parle de réduire les vitesses affichées. Ça, ça peut aller dans la zone à 80 kilomètres/heure, mais dans la zone à 50 kilomètres/heure c'est un peu plus compliqué, là, c'est difficile d'aller plus bas que ça. Par contre, dans cette zone-là le problème qu'il y avait c'était peut-être tout ce qui était puisards, là, qui était un peu dénivelé qui amène des irrégularités parce que le pavage avait été refait voilà
3395 quelques années, donc l'uni était relativement bien.

3400 Évidemment quand... il faudrait s'assurer d'un entretien régulier de la chaussée pour assurer qu'il n'y aura plus d'irrégularités à la surface du pavage et minimiser les risques de générer des vibrations dans les résidences.

3405 À court terme, l'adoption d'un tracé qui emprunterait la partie sud du boulevard Ducharme permettrait de réduire l'intensité des vibrations transmises aux bâtiments compte tenu qu'on va refaire, qu'on referait complètement la chaussée. Donc, à court terme on n'a plus d'irrégularités, ça permettrait de réduire les vibrations.

À moyen et long termes, bien avec le vieillissement de la chaussée, ça ramènerait la problématique des vibrations, donc ça demanderait un entretien plus régulier.

3410 Sans complètement éliminer les vibrations le long du tracé actuel, la route 155, il y a le projet de contournement de la ville de La Tuque qui permettrait de réduire significativement la fréquence des événements en éliminant en bonne partie le trafic lourd qui traverse présentement la Ville de La Tuque.

3415 L'autre impact que ça l'aurait aussi c'est que comme il y a plus de trafic lourd qui transférerait par l'autre route, bien la route 155 actuelle se dégraderait beaucoup moins rapidement, donc on aurait des interventions moins fréquentes pour assurer un niveau de vibrations acceptable pour les résidents.

3420 Ça complète la présentation.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3425

Monsieur Mercier.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

3430 J'aimerais que vous affichiez votre tableau synthèse des enregistrements retenus pour les sites.

M. PIERRE DORVAL :

3435

Oui.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

3440 Et on constate qu'à 80 kilomètres les vibrations sont inférieures à deux zones qui sont à 50 kilomètres...

M. PIERRE DORVAL :

Moi...

3445

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

„, comment on peut expliquer ça, parce qu'on parle de vitesses...

3450

M. PIERRE DORVAL :

C'est les maximums enregistrés. Ça peut être un cas bien bien particulier où est-ce que le camion est arrivé carrément dans la bouche d'égout. C'est des cas particuliers parce que l'ensemble... ce n'est pas l'ensemble, ça c'est des maximums qu'on a enregistrés mais l'ensemble est beaucoup plus faible, on parle de 0,5 et moins, là.

3455

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

3460

O.K. Donc, il n'y a pas de moyenne? Vous prenez le...

M. PIERRE DORVAL :

3465

Ce n'est pas... on a marqué dans le tableau c'est le maximum enregistré, on n'a pas fait la moyenne. Parce que ce qui nous intéresse c'est un peu le maximum qui peut être généré, là, si on avait eu des 1,5, bien on aurait fouillé un petit peu plus qu'est-ce qui s'est passé, là.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

3470

Il y a aussi une différence entre deux endroits, deux sites qui sont presque face à face et on arrive avec 0,5 et 0,9, là?

M. PIERRE DORVAL :

3475

Oui, on a... c'est un événement encore qui est arrivé à 0,9. Le pourquoi exactement? Il faudrait que je fouille, mais probablement, bon, c'est un camion qui a passé un peu plus près ou il allait peut-être un petit peu plus que 50 kilomètres/heure, pourtant c'est un endroit... c'est là qu'on a enregistré le maximum le plus élevé, quasiment en face, mais c'est là qu'on enregistre le moins d'événements. Ça veut dire que généralement il ne se produit rien...

3480

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Il y en a 13.

3485

M. PIERRE DORVAL :

3490 Généralement les... parce qu'il en passe autant dans une voie que dans l'autre, là, je
veux dire généralement il s'en produit moins, c'est peut-être, comme j'expliquais, c'est peut-être
juste une question de la localisation d'un puisard puis que le camion est tombé est tombé
directement dedans.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

3495 O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3500 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3505 Juste pour m'assurer des unités de mesures, dans l'étude d'impact, quand on parle du
dynamitage et aussi des vibrations, en raison de la future... de la voie projetée, on parle d'un
niveau à respecter de 4 centimètres/seconde comme vitesse. Et depuis tantôt, vous me parlez
de 4 mm... de millimètres/seconde, est-ce que c'est millimètres ou des centimètres?

M. PIERRE DORVAL :

3510 Dans l'étude d'impact, ce que vous avez probablement ça fait partie du règlement de...
c'est... le 4 centimètres/seconde vient du Règlement sur les carrières et sablières du ministère de
l'Environnement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3515 Donc vous, ce que vous... c'est plus sévère que ça?

M. PIERRE DORVAL :

3520 Oui oui, c'est plus sévère que ça, puis de toute façon ce règlement-là est en refonte, il va
être beaucoup plus sévère que ça, je sais qu'on s'en vient vers 12,5 millimètres/seconde avec le
ministère de l'Environnement. Mais nous, au ministère des Transports, dans notre cahier des
charges et devis généraux, quand il s'agit de dynamitage, on va jusqu'à 25 millimètres/seconde.

3525 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On est toujours en millimètres, on n'est pas en centimètres?

M. PIERRE DORVAL :

3530

Oui, bien... bien, 25 millimètres, c'est 2,5 centimètres, comme le 4 centimètres en bout de lignes c'est 40 millimètres. Ça, ça vient de l'ancienne norme USBM, là, du... US Bureau of Mines, là, qui permettait 40 millimètres/seconde ou 4 centimètres/seconde, là, au niveau de la vitesse particulière.

3535

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

L'autre question que j'avais c'est par rapport à votre étude sur les vibrations, là, le document DA-17. À la page 7, il y a des débits qui ont été mentionnés, on a des débits en fait de 98 et de 2003 et encore là, il y a une question qui peut être soulevée, c'est que pour la rue St-François, en 98 on parlait de 8100 véhicules, donc débit journalier moyen annuel. En 2003, on est à 7600, donc on a encore là une baisse sur St-François, est-ce qu'il y a une raison particulière à cette baisse?

3540

3545

M. PIERRE DORVAL :

Ça, je ne pourrais pas vous l'expliquer, c'est des données qui m'ont été fournies par la direction territoriale.

3550

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je ne sais pas, monsieur Tremblay, si vous pouvez vérifier en même temps ces données qu'on puisse avoir un portrait exact des débits.

3555

M. CLAUDE TREMBLAY :

Oui, vous référez à des DJME, hein?

3560

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non non, actuellement...

M. CLAUDE TREMBLAY :

3565

DJMA, O.K.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... c'est-à-dire que DJME c'était au début de la soirée, là, maintenant je suis au DJMA.

3570

M. CLAUDE TREMBLAY :

O.K.

3575

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Alors, il y a une baisse encore là de... sur la rue St-François assez importante quand même puis de voir pourquoi... pour quelle raison est-ce qu'il y a eu des...?

3580 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui, on va revoir ce dossier-là et demain on va avoir des explications à fournir, là, sur les méthodologies, d'une part, et sur les résultats d'autre part.

3585 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

3590

Alors, la présentation sur les vibrations c'est un document qui est déposé, le document DA-17.

3595 Moi, j'aimerais savoir est-ce qu'il y a des gens qui ont intenté des poursuites et est-ce que c'est au ministère des Transports que ça se fait pour des personnes qui vont réclamer, par exemple, qu'il y a des fissures dans leur solage ou dans leur maison à cause des vibrations de la route? Est-ce que c'est chez vous ou à la Ville que c'est adressé et est-ce qu'il y en a eu?

3600 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

3600

À ma connaissance, il peut arriver et il arrive de temps en temps qu'il y a des réclamations ou des déclarations de dommages dus... attribués en fin de compte à des vibrations. Alors, il y a à ce moment-là des mesures qui sont faites et, à ma connaissance, mais on pourrait faire une vérification au service des réclamations sur dommages, mais il a été très rare où ça a été reconnu comme tel.

3605

3610 Les vibrations qui ont causé des dommages, à ma connaissance, dans le passé, ont été attribuables... attribuées, plutôt, à des dynamitages qui étaient mal réalisés ou réalisés avec des charges trop fortes et trop près des résidences finalement puis avec pas tout à fait assez de précautions, bon. Ça, il y a peut-être des cas, là, mais maintenant on a... en tout cas, Pierre peut reprendre la parole, là, mais il y a des normes qui ont changé, il y a aussi des mesures qui sont faites pour s'assurer que c'est vraiment attribuable à et non à une autre cause. Parce que ça, c'est un tout autre élément, là.

3615 Lorsqu'il se produit quelque chose sur la route, il peut y avoir toutes sortes de conséquences qui sont attribuées, mais on peut profiter de... en tout cas, ça c'est plus difficile, là, mais des... profiter d'un événement pour dire c'est attribuable à ça. Je veux juste dire que ça aussi ça se produit puis souvent ils sont détectés.

3620 Donc, en résumé, il y a de temps en temps des plaintes et des tentatives de réclamations
pour des résidences, des dommages causés à des résidences, pour des vibrations induites par le
trafic. À ma connaissance, très rares sont celles qui ont débouché sur des compensations. Sur
des dynamitages, des événements donc plus musclés, c'est de plus en plus maîtrisé mais en tout
cas ça peut quand même arriver, nul n'est à l'abri d'une erreur, mais là, il faudrait regarder des
3625 cas précis, je n'ai pas rien en tête.

M. PIERRE DORVAL :

3630 Mais dans le cas qui nous intéresse, il y avait... comme je vous ai dit, il y avait 124
signataires de la pétition plus une plainte et cette plainte-là, on l'a traitée... on l'a traitée à part
puis on a fait l'analyse aussi. Mais au niveau des dommages, comme je vous disais, c'est très
rare, de mémoire moi j'en ai un endroit où on a recommandé le paiement de dommages, mais
quand on parle de dommages dus aux vibrations de la circulation routière, c'est des dommages
de nature esthétique.

3635 On parle de fissures dans le placoplâtre, on ne parlera pas de fissures dans un béton...
dans un solage en béton, parce que pour fissurer un solage en blocs de béton, pour générer des
fissures dans le ciment, le mortier, on parle de vibrations nécessaires de 75 millimètres/seconde.
Un solage en béton, on parle de 250 millimètres/seconde, puis ça c'est pour générer des
3640 microfissures.

3645 Donc, à ce moment-là... mais il y a toujours d'autres causes, c'est... quand on va
rencontrer des gens on leur explique un peu le phénomène qui arrive, parce que des problèmes
de grosses fissures dans le béton, dans les maisons, c'est des problèmes de tassement de
différentiel, c'est soit qu'il y a un arbre, soit qu'il y a un problème de drainage ou... on essaie
d'expliquer ça aux gens.

3650 Mais on intervient, comme je vous dis, nos critères d'interventions au niveau des
vibrations par la circulation routière c'est moins de 2 millimètres/seconde puis les... ça, c'est... ça
fait longtemps qu'on a dépassé le seuil de tolérance des gens avant d'atteindre le seuil de
dommages qui est autour de 5-6 millimètres/seconde puis il y a un endroit, en Abitibi où on a des
sols assez spéciaux merci, où on a mesuré des 4 à 5 millimètres/seconde puis je peux vous jurer,
à 4- 5 millimètres/seconde ça brasse. C'est une vague qu'on voit arriver dans le sol, mais c'est
un sol qui est très argileux, c'est comme du Jello, ça fait que...

3655

LA PRÉSIDENTE :

3660 Merci. Alors, la commission va poursuivre demain après-midi, comme je vous l'ai
expliqué sur des points techniques. Nous allons continuer demain soir également. Demain, nous
allons aborder surtout des aspects économiques et l'expropriation.

Possiblement, nous aurons à siéger jeudi et demain ce sera le dernier soir pour les
représentants de la Sécurité publique et du ministère de la Santé. Alors, si vous avez des

3665 questions demain c'est la dernière journée. Si on avait à poursuivre les séances jeudi soir, ces ministères ne seraient plus là.

3670 Nous allons terminer un peu plus tôt ce soir parce qu'on n'a pas pris une deuxième pause, on essaie de voir qu'est-ce qui est mieux, siéger pendant des heures et finir plus tôt ou avoir deux pause et finir à 11 heures. Mais en tout cas, on finit plus tôt ce soir parce qu'on n'a pas pris un 20 minutes comme on l'a fait hier soir, une deuxième fois.

3675 Alors, je vous donne rendez-vous demain après-midi, si vous le désirez, à 1 heure 30 et demain soir à 19 heures. Merci.

22 h 40 – FIN DE LA SÉANCE

3680 Je, soussignée, LINE PERREAULT, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques, prises lors de la séance du BAPE tenue à La Tuque le 4 mai 2004 , le tout conforme à la loi.

3685 _____
Line Perreault, s.o.