

**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 3

---

Séance tenue le 5 mai 2004  
Sous-Sol de l'église Marie Médiatrice  
770, rue Réal  
La Tuque

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 5 MAI 2004

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MOT DE LA PRÉSIDENTE ..... 1

PÉRIODE DE QUESTIONS ..... 1

MOT DE LA FIN ..... 70

---

**(SÉANCE DU 5 MAI 2004)  
(SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI)  
(MOT DE LA PRÉSIDENTE)**

5

**13 h 38 – DÉBUT DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

10 Mesdames et Messieurs, bienvenue à la troisième séance du projet de contournement de la Ville de La Tuque, Route 155. Le promoteur vient de me dire qu'il y a un petit problème technique, là, ils attendent des ordinateurs. Donc, ce serait peut-être plus facile si on attendait quelques minutes de plus, si vous êtes d'accord, pour au moins avoir toutes les données. Alors, on va prendre juste quelques minutes de pause puis on va attendre que les choses arrivent. Merci.

15

**13 h 38 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**13 h 50 – REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

20

Alors, rebonjour. On va commencer par des questions qui seront adressées au ministère de l'Environnement puis on pourra poursuivre quand vous aurez votre équipement, monsieur Tremblay.

25

Si on regarde dans l'élément bruit, on a une méthode de calculs et une grille d'évaluation du ministère des Transports. On a reçu aussi, parmi les documents, une politique sur le bruit, du ministère des Transports.

30

On connaît que le ministère de l'Environnement a des orientations au sujet des différents décibels qui doivent être respectés.

35

Est-ce qu'il y a une possibilité, ou si c'est déjà entamé, d'une concertation entre toutes ces différentes politiques et façons d'examiner le bruit et d'établir des normes qui se font aux évaluations environnementales au Ministère? Si oui, quelle est-elle? Avez-vous un comité, et cetera? J'aimerais que vous me parliez un peu de ça, monsieur Valiquette, s'il vous plaît.

**M. LUC VALIQUETTE :**

40

Oui. Alors, pour question de comité, oui, il existe un comité. Il y a une personne des évaluations environnementales, là, c'est madame Lamontagne, qui est en lien avec des spécialistes du bruit du ministère de l'Environnement et qui siège sur un comité à la Commission des transports, donc avec les spécialistes.

45

Alors, je peux reprendre, Madame? Oui? Alors, je reprends. Il y a, au ministère de l'Environnement ou à la Direction des évaluations environnementales, madame Lamontagne, qui

est en lien avec... je pense que c'est trois spécialistes du ministère de l'Environnement sur le bruit et aussi en lien avec des spécialistes du ministère des Transports dont madame Gamache qui est une spécialiste du bruit au ministère des Transports.

50 Elles sont en train d'examiner comment pourrait être modifiée la politique, celle du ministère des Transports, mais comment pourrait être modifiée cette politique, entre autres, avec l'objectif d'avoir des seuils pour le jour, pour la soirée et pour la nuit. Actuellement, on a des Leq 24 heures. Je peux peut-être illustrer, là.

55 **LA PRÉSIDENTE :**

Puis j'aimerais savoir aussi où est-ce que vous en êtes rendu dans votre démarche, s'il vous plaît. On a un écran devant, pour la Commission, parce que c'est difficile pour le commissaire à ma gauche de voir sur l'écran. Alors, on voit tout ce que vous voyez à l'écran.

60

**M. LUC VALIQUETTE :**

Alors, les niveaux de bruit, un Leq, j'ai une définition, c'est un indice utilisé pour représenter le climat sonore et la gêne ressentie par la population pour une période donnée. Alors, c'est pour ça, des fois, on parle de Leq 24 heures et on peut avoir des Leq 3 heures. Donc, c'est un indice qui serait fait pour une période de 3 heures, par exemple, la soirée. On a possibilité d'avoir des Leq 9 heures, Leq 16 heures. Alors, Leq 9 heures ici représenterait, c'est le trait noir sur le transparent du 12 g) du ministère de l'Environnement. Donc, ça représenterait un niveau de bruit mesuré le soir.

70

Le bruit mesuré en décibels; décibel, c'est une unité de mesure qui simule ce que l'oreille humaine entend. Et sur le graphique qu'on voit, on a à partir de minuit et pour chaque heure de la journée, on voit, en bas sur le graphique, qu'il y a 24 espaces, donc un espace par heure. On voit la variation pour une station donnée au hasard, là, du niveau de bruit enregistré et on voit que la nuit, c'est beaucoup plus bas. Aux heures de pointe, on a des pointes effectivement de bruit. Dans le milieu de la journée, c'est un peu plus bas mais plus haut que la nuit. On a une heure de pointe le soir, en fin d'après-midi et ensuite, des niveaux mesurés le soir et encore la nuit.

75

80 Donc, il y a des discussions actuellement. Ça n'a pas abouti. Vous me demandez où c'est rendu. Alors, il n'y a pas encore d'entente ou d'accord sur ces niveaux-là. Par contre, ce qu'on vise, et ça, je le disais plus tôt et le ministère de la Santé a parlé de critères semblables, mais c'est de rejoindre les critères de qualité de l'OMS.

85 Alors, le ministère de l'Environnement, pour l'instant, comme orientation, a les critères suivants : 55 décibels, 50 décibels et 45 décibels pour le jour, le soir et la nuit.

90

Maintenant, comment on mesure un impact ou on évalue un impact? Bien, vous parliez tantôt, Madame la Présidente, de la grille du ministère des Transports. C'est une grille qui débute, on a vu, à 45 décibels et plus on est élevé dans l'échelle de bruit, donc plus on est en

haut de 45 décibels, plus la modification du bruit, même une modification d'un décibel devient importante. Ça, ça se comprend.

95 Pourquoi les critères de qualité? C'est basé sur... il peut y avoir plusieurs raisons, mais dans ce cas-ci, ça peut être la santé... le confort, la santé. Alors, plus on s'élève dans les niveaux de bruit et plus on est vers les critères de qualité santé.

100 Alors donc, on tient compte, dans l'évaluation de l'impact, d'où on part par rapport à ces critères de qualité. Par exemple, si on a un niveau de bruit de 30 décibels qui ressemble à ce qu'on peut avoir en milieu rural, le même intervalle de bruit, si on ajoute 5 décibels au 30 décibels, ça va être un impact, c'est certain, parce que c'est une différence. Il y a un impact là, mais il est faible probablement, il est perceptible parce que normalement, lorsqu'on a une différence de plus de 3 décibels, c'est perceptible, mais c'est un impact qu'on va essayer d'atténuer, si c'est possible, mais qui n'est pas très grave.

105 Parce que, à 35 décibels, si on monte de 30 à 35, on est quand même loin en dessous des critères de qualité de confort ou pour dormir ou ces choses-là. Bien, pour dormir... qui serait à 45, là, qui est à 45 à l'extérieur des maisons.

110 Si, par contre, on est à un niveau de 58 ou 60 décibels et qu'on rajoute 5 décibels, disons 60, on va à 65, on est déjà à 60 à un niveau de stress relatif. Alors, rajoutez 5 décibels, le même 5 décibels, le même effet environnemental, c'est pas le même impact, c'est un impact qu'on va évaluer comme étant plus important.

115 Et si on est à des niveaux où on dépasse les critères de santé, 70 décibels, c'est un impact que, normalement, on va juger inacceptable, donc très important, le même saut de 5 décibels.

**LA PRÉSIDENTE :**

120 Dans cette grille d'évaluation que vous voulez maintenant établir en commun, est-ce qu'il y a des éléments où on peut juger de la nature de l'origine du bruit ou quand il y a un changement, un peu une appréciation qualitative?

125 Parce que ce qu'on a vu hier, c'est que ce qui se fait présentement, c'est des données de débit, pente, s'il y a du vent, et cetera, mais quand on essaie d'évaluer finalement le dérangement, c'est qu'on n'inclut pas... on va prendre des données sur le terrain, le bruit étant simulé va être tant, mais on ne demande pas aux gens s'il y a un changement, par exemple, d'un bruit rural à un bruit urbain, il n'y a aucune pondération. Dans votre cheminement, allez-vous  
130 inclure un aspect qui va tenir compte de ça?

**M. LUC VALIQUETTE :**

135 Disons, si on passe d'un bruit qui serait rural puis on va vers un bruit...

**LA PRÉSIDENTE :**

140 Parce qu'il peut rester le même, hein, il peut être toujours 50 ou 45, mais il est d'une autre nature. On a vu une évolution, entre autres, quand on fait maintenant la comparaison des variantes, on fait des appréciations qualitatives maintenant, on a beaucoup évolué dans ce domaine-là. Je me demandais si on pouvait s'en aller vers ça aussi où les techniques d'évaluation du bruit, on inclurait peut-être même un questionnaire auprès des populations, une consultation publique finalement pour... quand on va faire l'évaluation, on va tenir compte de l'aspect qualitatif du bruit.

145

**M. LUC VALIQUETTE :**

150 Oui. Bon. Je pensais un peu à la question des valeurs, là, en écoutant votre question. Peu importe le domaine, là, que ce soit le bruit, que ce soit n'importe quel autre domaine de l'environnement puis impact et les modèles qu'on utilise, qu'on utilise parfois pour ce qui est plus quantifiable, des modèles qui peuvent simuler, O.K., ce qui est plus simple, plus les éléments, les effets physiques puis parfois biologiques mais peu, et les éléments humains, c'est le plus complexe, là.

155 Alors, on utilise des modèles, on utilise des grilles, on utilise différents outils pour estimer des impacts. Toutefois, il n'y a pas... des outils qui essaient d'être objectifs mais il y a toujours des hypothèses quand même qui ne sont pas toujours si objectives que ça.

160 Mais peu importe le résultat, l'évaluation de l'impact demeure... nécessite un jugement de valeur et ce jugement de valeur-là, on ne peut pas l'embrigader à cent pour cent dans une méthode. Il y a des méthodes d'évaluation de l'importance des impacts qui donnent des guides, qui ont du sens, comme celles du ministère des Transports, ça l'a un certain sens, là, ce qui est dans la grille, mais ça ne peut pas garantir à tout coup que ça représente un consensus d'une population dans un contexte donné, dans un lieu donné.

165

170 Donc, l'évaluation qui est faite ensuite lorsqu'on consulte, il faut en tenir compte. Le jugement de valeur, qui le fait? C'est, entre autres, quand c'est les gens qui demeurent dans un endroit où se fait un projet, c'est important de voir ce qu'ils disent et comment ils perçoivent, parce qu'il y a un contexte qui est particulier. Donc, c'est vrai pour le bruit, c'est vrai pour tous les autres éléments de l'environnement.

175 Donc, l'évaluation des impacts, c'est quantifiable dans... autant que possible, on essaie de quantifier puis d'être factuel mais ensuite, il ne faut pas rejeter le jugement de valeur, il faut l'accepter au contraire puis il est souvent... il vient souvent modifier, colorer le résultat du modèle.

**LA PRÉSIDENTE :**

180 Oui, parce qu'on voit dans ce que vous proposez, d'ailleurs il y a déjà une amélioration parce qu'on tient compte... ce n'est pas un Leq 24 heures, là, on tient compte quand même... ce

ne sera pas noyé où il y a des *peaks*, hein, c'est assez évident, là, dans le graphique que vous avez présenté. Déjà, il y a une amélioration à ce qui existait avant.

185 C'est ça. J'essaie de voir, là, si vous allez, au niveau de votre comité, essayer de pousser aussi peut-être, là, une façon de standardiser ça ou de l'exiger ou et cetera.

**M. LUC VALIQUETTE :**

190 Donc, par rapport, si je comprends bien votre interrogation ou votre intervention, là, par rapport à la nature même du bruit de la source, le type de bruit, on parle des bruits de chute, disons, des bruits blancs versus des bruits... bon, ça peut être aussi industriels ou il y a plusieurs sources de bruit, là, mais...

195 Alors ça, je peux référer aux intervenants, aux gens qui sont sur le comité, voir ce qui est faisable. Mais il m'apparaît quand même que ça va être très difficile à chiffrer, ça va être plus qualitatif comme évaluation. J'ai la forte impression que ça va être qualitatif, en fait, pour tenir compte de ce que vous dites et ce qui n'est pas un handicap, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

200 Non. En fait, on a progressé, comme je disais tout à l'heure, dans l'évaluation des impacts et surtout dans la comparaison des variantes.

**M. LUC VALIQUETTE :**

205 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

210 On fait des pondérations maintenant qui sont qualitatives.

**M. LUC VALIQUETTE :**

215 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Et je me demandais si c'était possible aussi...

220 **M. LUC VALIQUETTE :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

225

... de le faire au niveau du bruit.

**M. LUC VALIQUETTE :**

230 Bien, on peut l'examiner. Je vais revenir avec votre commentaire auprès de notre représentante sur le comité.

**LA PRÉSIDENTE :**

235 S'il vous plaît. Merci. Oui.

Rebonjour. Alors, je vois que vous êtes installé.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

240 Enfin!

**LA PRÉSIDENTE :**

245 Enfin! Oui, parce qu'on ne pouvait pas vous poser des questions sans avoir naturellement vos documents à l'écran. On aimerait regarder à nouveau les carrefours...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

250 Hum hum.

**LA PRÉSIDENTE :**

255 Bien, les carrefours... c'est-à-dire les deux points d'entrée et de sortie nord et sud de la voie de contournement. Je me demandais si vous pouviez remettre à l'écran la partie sud. On a terminé avec ça hier soir. S'il vous plaît.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

260 L'entrée sud ou...

**LA PRÉSIDENTE :**

265 Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**



270 J'aimerais un peu revenir sur toute la question de la sécurité, donc en termes d'accidents, de taux d'accidents. Je me rappelle fort bien, à la première séance, vous nous aviez dit que, bon, c'était difficile pour vous d'estimer les accidents sur une route qui n'était pas encore construite.

275 Mais d'abord, pour ce qui est de la route, de la nouvelle route de contournement, est-ce qu'il y a quand même des taux d'accidents moyens qui existent dans vos données sur des routes similaires qu'on pourrait utiliser pour évaluer un peu le taux d'accidents qui pourrait être possible sur cette route-là? Est-ce que ça existe dans vos banques de données, ces informations-là? Un taux moyen, par exemple, de...

280

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

C'est parce que sur des comparables puis avec les taux d'accidents qu'on peut observer sur des routes de gabarit similaire, ce qu'on a, c'est quand on regarde, là, taux d'accidents moyen prévisible à la nouvelle intersection, on peut présumer un facteur de 0,58. Donc, on est en deçà de un, donc ce n'est pas... il n'y a pas de problèmes, autrement dit.

285

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

290 Mais est-ce que ce taux-là correspond à deux voies, c'est-à-dire une voie par direction ou si ça correspond...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

295 Correspond à l'intersection, à un endroit où...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

L'intersection.

300

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

... il y a des conflits. C'est ça.

305

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

310

Donc, l'intersection qu'on a devant nous, l'accès sud, est-ce que ça correspondrait à ce genre de taux?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

315

C'est que ça, c'est plus difficile pour moi de vous répondre à ce moment ici, pour les raisons que j'ai expliquées hier. L'étude d'intersection qui va conduire aux plans et devis finals n'est pas fait. Et lorsqu'on est rendu à cette étape-là, il faut produire, finalement, de façon très détaillée, quel sera le design final de l'intersection à produire.

320

Alors, est-ce que c'est nécessaire de faire une voie de virage à gauche? Dans le cas présent, on a dit, oui, on va en faire une, on dit, on va plus loin, autrement dit pour inciter, parce que les gens nous ont demandé ça, là, pour favoriser, entre guillemets, l'accès à la ville.

325

Dans certains cas, ce n'est pas nécessaire et on le fait quand même; quand c'est nécessaire, il faut certainement le faire. En tout cas, je fais juste... mais ça se calcule, ces choses-là et ça demande, donc, de se pencher de façon sérieuse sur la chose.

330

Si les comptages, par exemple, ou les prévisions de trafic avec différentes valeurs de calculs, si on veut, donc un minimum, maximum, par exemple, conduisent à un certain nombre de conflits entre – pour donner un exemple – le virage à gauche, dans ce cas-là, et les gens qui s'en viennent puis qui continuent en direction sud, si on excède certains paramètres, une valeur X, appelons-la comme ça, bien là, il peut être nécessaire de faire soit un feu de circulation ou autre chose, mais en l'occurrence, un feu de circulation.

335

Lorsqu'on est rendu à l'étape où il est nécessaire de faire un feu de circulation, là, l'étude n'est pas faite, on est à l'étape où on ne sait pas si on va faire le projet. Je veux juste faire, encore une fois, cette parenthèse-là. Donc, on ne met pas tout le paquet pour faire le design final, on n'est pas rendu là.

340

Si – je reviens à mon explication – il était nécessaire de faire un feu de circulation, alors il peut être intéressant de regarder, à ce moment-là, d'autres types d'aménagements. Par exemple, dans un cas où c'est nécessaire d'avoir un feu, et moyennant certaines caractéristiques, parce qu'il y en a d'autres, là, bien là, on pourrait envisager, par exemple, du côté sud, un carrefour giratoire.

345

Mais il faut faire l'étude détaillée a priori. Il ne nous apparaît pas nécessaire de faire ça, de faire ces aménagements-là parce que ça a des coûts puis il faut que ce soit justifié au niveau sécurité... au niveau sécurité. Bon. C'est la façon dont on *designe* les choses.

350

Il faut que ce soit possible de le faire aussi au niveau géométrique et il ne faut pas que ça crée d'autres types de conflits, par exemple, s'il y avait d'autres entrées à gérer ou dépendamment des circonstances. Alors, tout ça, il faut vraiment qu'un ingénieur spécialisé le regarde et finisse par dire : «Voici la solution.»

355

Alors, c'est pour ça que c'est... on est à l'étape où on dit : «Voici une intersection que, compte tenu des volumes de circulation prévisibles qu'on a maintenant, compte tenu du niveau de précision qu'on a, qu'on aura à raffiner aussi un petit peu, bien, c'est ça qu'on pense qui

360 satisfait.» D'ailleurs, ça satisfait dans beaucoup d'endroits au Québec, en passant, ce genre d'intersection-là.

365 Mais, par exemple, dans dix ans, s'il y avait des croissances de trafic plus grandes, par exemple, que ce qui est escompté, s'il y avait des modifications d'habitudes, d'habitudes ou de création de nouveaux pôles d'activités, par exemple, alors il pourrait être nécessaire de faire un autre aménagement. Pourquoi? Parce que les zones de conflit à l'intersection ou les créneaux de circulation par direction, entrée et sortie, bon, amèneraient à faire une modification pour, donc, assurer la sécurité au carrefour.

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

J'imagine que c'est le même raisonnement pour les autres carrefours donc?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

375 C'est exactement le même raisonnement pour les autres carrefours.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

380 Pour celui qui, éventuellement, si jamais il y avait une bretelle au chemin du Lac Panneton, c'est la même chose aussi. Donc, tous ces trois carrefours-là seraient gardés dans une étape plus...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

385 A priori, là, juste pour vous expliquer, celui du Lac Panneton nous apparaît être moins... comment je pourrais vous dire ça... et je dis sous toute réserve, a priori, où la nécessité d'une voie de virage serait moindre, parce qu'on peut présumer, en tout cas, au moins initialement qu'il y aurait moins de trafic là.

390 Mais ce qu'on dit, c'est qu'on va le faire quand même, parce que les gens nous ont demandé d'avoir une deuxième chance, parce que les gens... alors, et c'est une artère municipale, on le répète, on comprend qu'il va falloir faire une étude d'impact, là, supplémentaire, c'est correct, mais on est prêt à faire le bout qu'il faut, là, pour... je veux dire, au niveau sécurité, ce qu'on dit, c'est qu'on ne construit pas de choses non sécuritaires. En tout cas, ce serait... on  
395 ne le fait pas exprès, mettons, à moins que... je ne sais pas comment vous dire ça. Bon.

400 Maintenant, on ne dit pas non plus, on fait ce que quelqu'un, ça lui tente de faire. Moi, si je vais voir un médecin puis je lui dis, je pense que j'ai une main qui va pas bien, coupe-moi la donc. Ça se peut qu'il dise que ce n'est pas ça que ça prend. En tout cas, je ne sais pas si mon exemple est bon, mais je veux dire, l'idée, c'est que ça prend quand même un raffinement d'étude un peu plus grand, mais il est clair que... d'ailleurs, c'est dans la Loi des ingénieurs et le Code de déontologie, on fait des choses sécuritaires.

405 Mais là, il y a des compromis, on essaie d'être correct et on essaie fort, même, mais je  
veux dire, c'est...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

410 Une autre question aussi qu'on avait, en fait, c'est aussi le carrefour, dans l'étude  
d'impact, qui avait été soulevé comme étant un carrefour, je dirais, plus critique, c'était celui de  
Wayagamac et industriel, donc je pense que c'est... si je ne me trompe pas, c'est le carrefour qui  
était... qui causait le plus de problèmes sur la 155 actuelle.

415 Avec ce qu'on a discuté hier, donc avec un carrefour, par exemple, à la hauteur de la  
bretelle du chemin du Lac Panneton, est-ce qu'on améliore vraiment la situation au carrefour  
actuel de Wayagamac industriel? Est-ce que vraiment on fait une amélioration, si on amène une  
bretelle, possiblement des camions, à cet accès-là? Est-ce que ça améliore vraiment la  
situation?

420 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien ça, on a produit une étude d'impact qui, au départ, n'incorporait pas Wayagamac.  
Sur le fait de couper, d'enlever du trafic, en fin de compte, dans la ville, aura comme effet  
probable d'améliorer la sécurité ou les incidents au carrefour. Parce que c'est ce qu'on observe,  
425 il y a beaucoup d'accidents au carrefour, aux lumières, et cetera. Bon.

Sur la question de Wayagamac, attendons de faire ce que vous nous avez demandé, à  
savoir on va aller voir la Ville, on va faire des projections de trafic anticipées, le camionnage  
lourd, et cetera, puis on va regarder avec la Ville quelle réglementation... on va faire quelques  
430 hypothèses. On va donc déposer ça, on nous a demandé ça hier, là, on va être en mesure de  
déposer ça le 26 mai prochain.

Alors, on va attendre à ce moment-là pour préciser ces choses-là. On va en même  
temps déposer, en fonction des trafics, ce qui nous a été demandé hier, le climat sonore  
435 probable, là... bien, pas probable mais calculé, pardon.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

440 Donc, l'aspect sécurité aussi va faire partie de...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

445 On mettra à l'intersection ce que l'on considère être l'amélioration sécuritaire.

Maintenant, il y a une lumière à cet endroit-là, il y a déjà une lumière. Le rayon de virage  
est problématique, ce qui fait des excès de... au virage, les véhicules excèdent dans la voie

450 opposée, si on veut, là, on voit ça d'ailleurs partout dans la ville, et ça est responsable d'une  
certain nombre de problèmes, là, d'accrochages ou de collisions par l'arrière parce que tout à  
coup, il y a un véhicule qui se trouve dans ta voie, ça fait que tu arrêtes plus vite que  
normalement puis l'autre, il... en tout cas, bon.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

455

Mais est-ce que la vitesse... a-t-il déjà été envisagé de réduire la vitesse dans ce secteur-  
là? Je pense que c'est 80 kilomètres/heure, si je ne me trompe pas?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

460

C'est 80 kilomètres/heure actuellement.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

465

Est-ce que ça a déjà été envisagé de réduire la vitesse entre le tronçon ou...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

470

Peut-être que ça a déjà été envisagé, ça, je ne peux pas... il faudrait que je regarde le  
dossier sur les demandes et qu'est-ce qui s'est passé.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

475

Qu'est-ce que ça implique pour vous, en termes de transport, de réduire...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

480

La réduction de limite de vitesse ne fonctionne pas nécessairement avec le panneau,  
malheureusement, selon les études qu'on a et le guide de la parfaite détermination de limite de  
vitesse, là, quelque chose du genre, le Guide de détermination des limites de vitesse produit par  
le ministère des Transports.

485

L'idée est que quand on est dans un milieu très ouvert, comme le boulevard Ducharme,  
ça n'incite pas à réduire sa vitesse mais plutôt à l'augmenter. Alors, ce n'est pas évident, a priori,  
parce qu'on a mis 50 kilomètres/heure, par exemple, que ce soit respecté. Et il y a des cas un  
peu partout où même si on a changé les panneaux, ça prend beaucoup de répression policière  
pour que ça fonctionne. Et d'ailleurs, la Sûreté du Québec pourrait sans doute vous fournir, avec  
sa division sécurité routière, là, beaucoup de données là-dessus.

490

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ce qu'il s'agirait de faire, en fait, ce n'est pas juste de changer le panneau mais de changer peut-être un peu la géométrie ou changer... de refermer un peu le champ visuel, c'est ce que vous dites?

495

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, il y a des techniques qui consistent effectivement à créer des effets corridors et donc, pour... comment dire?... donner... inciter l'utilisateur de la route à réduire sa vitesse naturellement, si on veut.

500

Alors donc, je ne dis pas que ça n'a pas été envisagé dans le passé, de réduire la vitesse, je dis simplement que... je fais une parenthèse où il est connu, en fin de compte, que ce n'est pas aussi simple. Ce n'est pas en changeant un panneau qu'on réussit, c'est juste ça que j'amène.

505

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Maintenant, je vous ramène sur la voie de contournement. On parle de vitesse justement. Donc, là, maintenant, on va avoir une vitesse quand même affichée de 90 kilomètres, 100 kilomètres; c'est 90?

510

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

90 kilomètres/heure.

515

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que le fait d'avoir une route de contournement avec une voie dans chaque direction, 90 kilomètres/heure, on peut sûrement peut-être penser qu'il va peut-être y avoir moins d'accidents en nombre, mais en gravité, est-ce que vous avez des données sur la gravité des accidents? Est-ce que dans les routes où est-ce qu'on a des voies... une voie par direction avec des vitesses de 90 affichées, est-ce que les accidents sont plus graves que ce qu'on peut retrouver dans un milieu urbain, en termes de gravité, pas en nombre mais en gravité?

520

525

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Il faudrait qu'on consulte, là, il faudrait consulter notre direction de la sécurité routière pour voir si, statistiquement, on est capable de trouver des résultats.

530

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais vous pouvez faire...

535

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

540 Je ne suis pas en mesure de vous répondre à cette question-là, mais on va la prendre en délibéré, là, pour fournir des résultats là-dessus, il est possible qu'il existe des statistiques, là, je ne le sais pas.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

545 Donc, vous allez revenir avec...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

550 Oui. Bien, je ne sais pas si on va être capable de l'avoir très, très rapidement, par exemple, parce que c'est une direction à Québec, mais enfin, on va adresser la question rapidement puis on va essayer de voir qu'est-ce qu'on peut vous fournir le plus rapidement possible.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

555 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

560 Hier, on a discuté au niveau de la variante qui a été proposée par un participant de la salle. Vous aviez mentionné que cette variante-là avait été abandonnée parce qu'il y avait un problème de terrain contaminé.

565 Est-ce qu'il y a d'autres variantes qui sont sur la table, dont l'addenda 3, là, il y a quand même des variantes qui ont été comparées, est-ce que la variante B, B', est-ce que la bretelle, à partir du boulevard Ducharme, là, jusqu'à la montagne, est-ce qu'il y a un problème de contamination de sol anticipé pour ces autres variantes-là?

570 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Pour le secteur... d'abord, on n'a pas, premièrement, fait d'investigation à ce propos-là, à moins que je ne me trompe.

575 **M. PIERRE ARNOUX :**

580 Non, effectivement. Tout ce qu'on a relevé dans l'étude d'impact, c'est des potentiels de contamination. Il n'y a pas eu de caractérisations qui ont été faites. C'est vrai qu'à l'arrière de l'entreprise de monsieur Morrissette, il y a beaucoup d'accumulation dans ce vieux réservoir, et cetera, et cetera, et on a identifié un potentiel de contamination à cet endroit-là.

585 Dans les autres secteurs, il n'y a pas eu, à ma connaissance, là, de sites potentiellement contaminés identifiés dans les tracés. Mais on n'a pas fait...comme je vous disais, on n'a pas fait... on a fait l'étude d'impact détaillée uniquement pour la voie de contournement est, le grand contournement, donc les autres, on n'est pas allé à ce niveau de détail.

**LA PRÉSIDENTE :**

590 Alors, si je comprends bien, il n'y a pas eu d'étude de caractérisation?

**M. PIERRE ARNOUX :**

Non.

595 **LA PRÉSIDENTE :**

600 Merci. Ce que j'aimerais savoir aussi, mais ça, je m'adresserais à la Ville, dans l'étude d'impact dans le... attendez, là, c'est le tableau 6.5 qui est la description et l'évaluation des impacts, il est mentionné, à la page 6-41, dans l'entretien, qu'il y a une perturbation possible de la qualité des eaux de surface et souterraines à cause de l'utilisation de fondants ou d'abrasifs.

605 On sait, dans l'étude d'impact, que les gens de La Tuque sont raccordés à l'aqueduc et que les maisons, même au Lac Panneton, sont raccordées à l'aqueduc. Est-ce qu'il y a des puits qui sont utilisés d'une façon individuelle dans la zone d'étude? Est-ce qu'à votre connaissance, vous avez connaissance, là, qu'il y a des maisons isolées où il y aurait, près de la route, là, où il pourrait y avoir un problème de contamination de puits?

**Mme JOVETTE SAVARD :**

610 À ma connaissance, il n'y a pas de problèmes de contamination de puits. Pour les secteurs de la zone d'étude, il y a le rang des Hamelin, je crois que c'est des puits individuels. Pour le Lac Panneton, je ne pourrais pas répondre exactement mais d'après moi, ce serait des puits individuels aussi, là. Je ne sais pas s'ils sont raccordés au réseau, il faudrait vérifier.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay, est-ce que vous avez des données précises sur ça?

**M. PIERRE ARNOUX :**

620 Oui. On a des données, je vais le vérifier, mais a priori, je pense que comme ils sont très près de l'aqueduc, ils sont reliés à l'aqueduc, mais je sais qu'on l'a identifié dans l'étude d'impact. Si vous me laissez une minute, je vais vérifier.

625 **LA PRÉSIDENTE :**



Au rang des Hamelin, il pourrait y avoir des puits individuels alors? Oui?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

630

C'est ce que madame mentionne.

**LA PRÉSIDENTE :**

635

Oui.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

640

Mais ça, j'ai mentionné hier que – d'abord, il y a eu une précision sur le fait que, d'abord, il y avait la probabilité de terrain contaminé ou la possibilité de terrain contaminé, elle est indiquée à l'étude d'impact. Par contre, on l'a dit, il n'y a pas eu de caractérisation proprement dite.

645

L'autre élément, c'est qu'on suit la conduite de gaz parallèlement, on lui touche, là, en tout cas, ce n'est pas évident à éviter, lorsqu'on est sur ce tracé-là. Et aussi, bien, il y avait un impact relativement... en tout cas, qui nous apparaissait plus important pour le rang des Hamelin, pour la quiétude du rang des Hamelin.

650

Et donc, devant ces différents paramètres-là, ça a conduit le ministère des Transports à se rendre à la ville et à demander au conseil municipal : «Qu'est-ce que vous cautionnez dans «la bonne voie», voici ce qu'on vous suggère, le tracé rouge, le tracé est E», et il y a eu une résolution municipale qui dit : «C'est ça qu'on veut». Alors, c'est ça la situation.

**LA PRÉSIDENTE :**

655

Oui, monsieur?

**M. PIERRE ARNOUX :**

660

Si je peux donc confirmer, donc dans l'étude d'impact, à la page 3-40, on dit que : dans le Lac Panneton, les résidences permanentes situées sur la rive nord du Lac Panneton sont reliées au réseau d'aqueduc.

665

Donc, si vous vous rappelez, il y avait une résidence qui est tout au sud du Lac Panneton, qui est séparée par la rivière, celle-ci n'est pas reliée évidemment à cause de la rivière, mais toutes celles qui sont... il y a un groupement de maisons le long du Lac Panneton, près du chemin du Lac Panneton et les deux résidences isolées, qu'on a vues le long du chemin du Lac Panneton aussi, sont reliées au réseau d'aqueduc. Pour le rang des Hamelin, comme ce n'était pas couvert dans notre zone d'étude, je n'ai pas l'information.

670

**LA PRÉSIDENTE :**

Dans la visite de sites qu'on a faite hier, quand on parle de maisons isolées, est-ce que c'était celles qui étaient le long du chemin?

675

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui.

680

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

685

**M. PIERRE ARNOUX :**

Si vous voulez, on peut...

690

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, je ne suis pas sûr que c'est la même que vous parlez, là.

695

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Je veux vérifier si c'est la même.

700

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non, la visite...

705

**M. PIERRE ARNOUX :**

Voilà, on est arrivé.

710

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Le laser est disparu.

715

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui, je prends la souris. Donc, ce qu'on dit, c'est que l'ensemble...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

J'ai oublié mon sabre de Jedi!...

**M. PIERRE ARNOUX :**

720

C'est ça. Donc, toutes les résidences qui sont ici. Donc, l'aqueduc est le long du chemin du Lac Panneton ici et s'en va à la source et le Lac Wayagamac est plus à l'ouest... à l'est. Donc, toutes ces résidences, ce sont des résidences permanentes ici. La résidence au coin, la maison rouge, si vous vous rappelez lors de la visite, est la maison qui est en contrebas ici, le long du chemin Wayagamac. Toutes ces résidences ici sont reliées au réseau d'aqueduc municipal par cet aqueduc. Ici, vous avez une autre résidence qui est de l'autre côté du lac, celle-ci n'est pas reliée.

725

**LA PRÉSIDENTE :**

730

D'accord. Le ministère de l'Environnement, est-ce qu'il y a une réglementation chez vous pour... c'est peut-être le ministère des Transports, là, je ne suis pas certaine quel ministère doit répondre à ça, mais pour l'utilisation des déglaçants et des abrasifs en regard de la protection des puits de surface ou puits individuels, est-ce que vous avez des choses?

735

**M. LUC VALIQUETTE :**

En fait, la pratique dans les dossiers de routes, c'est d'attendre le certificat d'autorisation sous l'article 22, donc après l'autorisation du projet. La raison de ne pas faire les études précises de puits maintenant, c'est qu'il peut se passer deux, trois, quatre ans et les gens peuvent venir se construire ou construire des puits.

740

Donc, il faut faire un inventaire avant l'autorisation finale, la deuxième autorisation qui est donnée par le ministère de l'Environnement, donc pas celle du gouvernement mais avant celle du ministre de l'Environnement.

745

Et, oui, il y a des guides, il y a un règlement sur l'approvisionnement en eau potable. Je pourrais vérifier la norme, je pense que je l'ai ici, je pourrais vérifier à la pause et vous donner la norme.

750

Il y a des critères de qualité qui existent. Pour l'eau, c'est la conductivité qui est suivie, il y a un critère à 250 milligrammes par litre pour la conductivité. La raison, ce n'est pas une raison de santé, c'est une raison de goût. C'est qu'on commence à avoir des effets au-delà de 250 milligrammes par litre pour l'alimentation en eau.

755

On a le même critère de qualité pour la vie aquatique en eau douce évidemment, là, de 250 milligrammes par litre pour la conductivité. Donc, c'est milligrammes par litre de chlore. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

760

Ça va. Merci.

**M. LUC VALIQUETTE :**

765 Bien, il y a peut-être juste les principaux enjeux par rapport à un chemin. Il va y avoir la question, là, d'élimination de la neige, évidemment l'épandage des abrasifs, mais il y a aussi la disposition de la neige, où c'est fait.

770 Et normalement, le promoteur va échantillonner les puits avant de construire sa route et on va exiger un suivi environnemental. -- ça, c'est dès le décret -- un suivi environnemental, s'il y a des puits, sur quelques années, pour voir s'il y a une évolution de la concentration, là, de conductivité, disons, dans les puits et réagir au besoin, mettre des mesures d'atténuation au besoin.

775 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci. J'inviterais maintenant madame Hélène Langlais, s'il vous plaît. Bonjour, madame Langlais.

780 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Bonjour. Alors, moi je suis directrice générale de la Chambre de commerce du Haut-Saint-Maurice puis nous, on avait préparé plusieurs questions. Alors, on a demandé si on pouvait en faire cet après-midi pour libérer la soirée un peu.

785 J'aurais cinq questions cet après-midi qui sont sur deux blocs. Il y a un bloc qui concerne l'affichage puis il y a un autre bloc qui concerne les motoneiges et les quads. Alors, je ne sais pas si vous voulez que je pose seulement deux questions ou...

790 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. En fait, on permet, en après-midi, quand c'est des intervenants qui ont de nombreuses questions, de les poser... d'en poser plus que deux en après-midi parce que, de toute façon, vous êtes la seule au registre, ce qui permet aux gens, le soir, finalement...

795 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K.

800 **LA PRÉSIDENTE :**

... d'avoir un plus grand nombre de personnes le soir.

805 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

810 Mais allez-y.

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

815 Nous, on a aussi quatre autres questions qu'on avait gardées pour la soirée parce qu'elles concernent spécialement l'étude d'impact économique. On sait que monsieur Bergevin va être là ce soir, ça fait que ça va être les dernières après ça.

820 Donc, ma première question qui concerne l'affichage, si j'ai bien compris, il y a des lots privés à peu près au centre de la voie de contournement ou dans ce coin-là, ce n'est pas toutes des terres du ministère des Ressources naturelles.

825 Nous, ce qu'on aimerait savoir, c'est : est-ce qu'il y a des entreprises comme, par exemple, McDonald's, Subway ou Poulet frit Kentucky qu'on voit actuellement, qui ont des pancartes le long de la 155, là, qui s'annoncent en bordure, est-ce que ces gens-là vont pouvoir louer un espace sur les lots privés de la voie de contournement puis se mettre ce genre de grosse pancarte-là qu'on a l'habitude de voir?

830 Des fois, en bordure d'autoroute, par exemple, puis on en a sur la 155, on a Poulet frit Kentucky au sud puis on a McDo et Subway qui en ont une au nord. Ça fait que c'est-tu des choses qui sont envisageables, par exemple?

**LA PRÉSIDENTE :**

835 Monsieur Tremblay.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

840 Il est, a priori, possible donc d'afficher, de faire de l'affichage publicitaire mais il y a des distances par rapport à l'emprise de la route...

**LA PRÉSIDENTE :**

845 O.K.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

850 ... et des largeurs, des grandeurs de panneaux à respecter. Alors, dans un terrain boisé, c'est moins évident parce que le premier corridor, si ma mémoire est bonne, dans la Loi 1, c'est 30 mètres de l'emprise, de la ligne de rive, en fait.

855 La loi prévoit certaines possibilités mais qui sont quand même à négocier et assez restreintes. Alors, la réponse donc, c'est oui, il est possible, malgré un sans accès, de faire de la signalisation publicitaire mais suivant la réglementation en cours... en vigueur.

Donc, il y a des corridors de respectés avec des grandeurs de panneaux également à respecter, ce qui permet de faire l'affichage publicitaire.

860 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K. Mais ce que vous nous dites, c'est que c'est peu probable parce que ça va être en milieu forestier; c'est ça?

865 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Ce n'est pas ce que je vous dis. Je vous dis que c'est plus difficile en milieu forestier.

870 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K. Ma deuxième question concerne l'affichage aux deux extrémités de la voie de contournement. C'est qui qui va devoir assumer les frais de ça? On parlait des pancartes avec les...

875 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Langlais, vous adressez vos questions à moi.

880 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Excusez-moi. Oui, c'est vrai. Les pancartes avec les petits logos bruns, là, qui disent, par exemple, qu'il y a un camping, il y a des restaurants ici et tout ça, qui va devoir assumer les frais de cet affichage-là?

885 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

890 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

895 Ce qui a été proposé à la Ville, à la Chambre de commerce ou aux différents acteurs économiques de la Ville de La Tuque, c'est de faire un comité pour essayer de dégager, trouver un concept pour faire une signalisation aux entrées sud et nord de la ville, de façon à prendre en compte quels sont les produits et services commerciaux qu'il est possible de trouver dans la ville.

L'intérêt de faire ça, c'est qu'on peut faire cette signalisation à la limite d'emprise, donc on n'est pas en forêt, mais qu'on doit le faire sans utiliser les marques de commerce.

900 Alors, généralement, cette signalisation-là est payée par la Ville, c'est une signalisation de la ville pour la ville et défrayée par la Ville. Ça ne soustrait pas une municipalité à une demande de subvention mais, a priori, cette signalisation-là est payée, défrayée par la Ville.

905 Nous, ce qu'on a offert, c'est donc d'assister, de participer, de conseiller en fonction des lois et règlements en vigueur, la Loi 1, la loi, donc, panneaux-réclames et affiches, l'affichage publicitaire, donc... excusez, l'affichage touristique, la signalisation bleue, et cetera, là, donc les différents règlements qui touchent la signalisation, on a tendu la main, en fin de compte, à nos collègues pour dire, bien, on va travailler ensemble puis on va trouver ensemble un concept qui va permettre de faire... comment dire.. d'arriver à nos fins, tout le monde, là. Mais le coût de cette signalisation-là est défrayée par la Ville.

910

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Langlais.

915

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Oui. Alors, selon les expériences qui ont été vécues ailleurs, à combien on pourrait chiffrer à peu près ce que ça peut coûter pour la Ville, mettons, un minimum, c'est-tu 100 000, c'est-tu 200 000? Je ne sais pas, là, c'est ça que j'aimerais savoir, étant donné que ça s'est fait ailleurs, là.

920

**LA PRÉSIDENTE :**

Des coûts moyens pour...

925

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Oui, des coûts moyens pour l'affichage, là, qu'est-ce que ça...

930

**LA PRÉSIDENTE :**

Où il y a des contournements?

935

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Oui, c'est ça.

940

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

C'est quelques milliers de dollars. On est bien en deçà de 100 000, là, c'est...

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais ça peut être 25 000, 60 000; avez-vous des données sur ça?

945

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non.

950

**LA PRÉSIDENTE :**

Non?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

955

Honnêtement, je n'ai pas de données là-dessus précises. Mais ce que j'ai vu, comme bâtis, là, à moins de... je ne sais pas comment... il y a des villes qui signalent avec du granite, Saint-Marc-des-Carières, par exemple, parce qu'il leur est fourni à titre gracieux par les -- en tout cas, je suis très embêté.

960

La signalisation «Bonjour, Québec» a coûté assez cher mais enfin, c'est de l'aluminium brossé et puis c'est tout un... alors, moi, ce que je dis, c'est qu'il est possible de faire quelque chose de relativement modeste, peu dispendieux mais qui remplit la fonction. L'objectif, ce que j'ai compris, en tout cas, c'était de bien reconnaître que, ici, c'est La Tuque et voici ce qu'il est possible d'y trouver. Mais je ne pourrais pas vous donner de chiffres précis.

965

**LA PRÉSIDENTE :**

Une autre question?

970

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

Oui. Mes deux autres questions concernent plutôt la motoneige et le quad. Il a été brièvement question, lundi soir, des possibilités. On ne sait pas trop si on va faire traverser les motoneiges et les quads sur la route, là, ou encore avec un tunnel en dessous. Le promoteur nous a dit qu'il n'y avait pas eu de négociations à ce niveau-là.

975

Nous, notre préoccupation au niveau de la Chambre de commerce, c'est de savoir si le promoteur est conscient de l'ampleur du nombre de motoneiges et de quads qui vont traverser la voie de contournement, parce que c'est des sentiers très importants qui traversent là, ce n'est pas juste des sentiers accessibles localement.

980

Est-ce qu'il est conscient de toute cette industrie-là qui entoure la motoneige et le quad à La Tuque?

985



**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez un acétate où on pourrait voir un endroit où il y a un croisement de motoneige avec le contournement? Dans le secteur sud, je sais qu'il y en a un.

990

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui. Le principal est... motoneige est ici, c'est un des sentiers majeurs, là, Trans-Québec, donc c'est ici qui serait... pour les motoneiges qui serait le principal. Il y a aussi évidemment le chemin Wayagamac qui est aussi utilisé surtout par les quads et ici aussi, à la sortie de la ville.

995

En termes de nombre, on a des données dans l'étude d'impact. Donc, effectivement, lors de l'étude d'impact, on a rencontré les responsables de clubs pour avoir une idée, justement, de l'achalandage des quads et des motoneiges.

1000

**LA PRÉSIDENTE :**

Je sais tout à l'heure, vous nous avez dit que le tracé était à un niveau préliminaire et qu'il y a des choses qui vont être conçues beaucoup plus tard, quand on aura décidé de la variante. Par ailleurs, la commission doit aussi s'intéresser maintenant de certains aspects de sécurité qu'elle juge importants.

1005

Et je pense, quand vous avez un tracé de la 73, 1000 motoneiges dans une fin de semaine, j'aimerais ça, moi, quand même avoir une idée de ce que l'ingénieur va penser faire traverser tout ce monde-là?

1010

Parce que c'est quasiment en continu, là, finalement, quand vous regardez ça, ou vous pouvez avoir peut-être, moi, une centaine de motoneiges, là, qui vont traverser tout d'un coup.

1015

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, on a donc des traversées à différents endroits sur le réseau routier et entretenues par le ministère des Transports, des réseaux nationaux et on a quand même une certaine expérience et il y a une norme sur la visibilité requise pour traverser. Donc, c'est très important d'être capable de voir pour être capable de traverser.

1020

Et en fonction, donc, des débits, ce n'est pas seulement la motoneige, mais des débits sur la route. C'est là qu'on voit si les conflits sont trop élevés ou corrects ou enfin... où là, il arrive une décision quant à l'aménagement requis pour le faire.

1025

Donc, le premier critère, quand on parle de sécurité pour les traversées, c'est la visibilité, visibilité à l'arrêt. La norme prend en compte également que c'est l'hiver, évidemment.

1030

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est quoi, la deuxième?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1035

La norme prend en compte que c'est l'hiver, la norme de traversée pour les VHR dont les motoneiges prend cet aspect-là en compte aussi. Et en fonction, donc, des nombres et c'est un peu, encore une fois, comme une intersection, bien, s'il y a trop de conflits potentiels par rapport au volume sur les deux artères, soit le sentier de motoneige et la route proprement dite, bien là, il peut... puis c'est aussi une question de négociation avec les clubs de motoneige, de coûts, et cetera. Mais enfin, c'est comme ça qu'on le fait, qu'on travaille ça.

1040

Mais dans le cas de Wayagamac, effectivement, il va y avoir un pont où les gens vont pouvoir emprunter sous le pont. La difficulté va plus être de la relocaliser... en tout cas, peut-être de la relocaliser en partie, là.

1045

Mais pour la partie qui est actuellement empruntée par les motoneiges sur Wayagamac... donc, il y a Panneton et Wayagamac, là, la partie Wayagamac, les motoneiges empruntent la route qui est conservée sur fond de neige, finalement, puis là, bien, ils vont pouvoir continuer à le faire pour cette partie-là.

1050

**LA PRÉSIDENTE :**

1055

La traversée de la 73, elle est à quelle distance de l'entrée, là, qu'on parlait tout à l'heure, du point d'entrée, du contournement, le point d'entrée avec la ville, le point en T?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1060

Le sud. O.K.

**M. PIERRE ARNOUX :**

1065

Il faudrait regarder le schéma. Je ne sais pas. C'est autour de...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1070

Ça semble être 500...

**M. PIERRE ARNOUX :**

Entre 500 et un kilomètre, autour d'un kilomètre peut-être.

1075

**LA PRÉSIDENTE :**

Un kilomètre.

**M. PIERRE ARNOUX :**

1080

Si on regarde ici, là, l'entrée sud est ici et vous avez... le sentier 73 passe ici. Donc, l'entrée sud est ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

1085

Et il y a une pente, là? On monte derrière le quartier des...

**M. PIERRE ARNOUX :**

1090

Des Filion.

**LA PRÉSIDENTE :**

1095

Des Filion?

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui.

1100

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1105

Pour le sentier du... on revient encore sur le sentier du 73, donc sentier national de motoneiges. Actuellement, il traverse la 155 actuelle. De quelle façon est-ce que c'est fait?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1110

Il y a une signalisation appropriée. On est dans une zone de... ce coin-là, 80 kilomètres/heure, je pense, là, sur le boulevard Ducharme.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1115

Et c'est un passage à niveau?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1120

Oui, oui. C'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis est-ce qu'il y a des statistiques ou des incidents qui sont survenus?

1125

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Il faudrait vérifier. Pas à ma connaissance, mais il faudrait vérifier.

1130

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que c'est possible de le faire?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1135

Pardon?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1140

Est-ce que c'est possible de le faire?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1145

Oui. Avec les rapports d'accidents de la Sûreté du Québec, s'ils ont été déclarés, bien sûr.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1150

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une autre question?

1155

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

1160

Bien, j'aimerais vous préciser que la majorité des motoneiges qui arrivent en groupe, parce qu'on parle... on pense que les difficultés vont venir de ceux qui arrivent en groupe, quand ils viennent traverser la 155, c'est à l'intersection dont on parlait tout à l'heure, où il y a l'usine John Lewis et il y a un feu de circulation exprès pour eux; ils ont un piton, ils pèsent dessus puis ça arrête tous les feux de circulation dans toutes les directions et les motoneiges traversent.

Il y a aussi une autre traverse de la 155, comme dit monsieur, plus haut, là, dans la zone de 70 kilomètres à l'heure, mais la majorité des motoneigistes qui arrivent de cette section-là, là,

1165 qui arrivent de la région de Portneuf, passent par ce coin-là, parce qu'il y a le motel Le Gîte puis c'est là qu'ils vont dormir en grands groupes.

Puis il y a aussi que le club de motoneige est un peu plus haut, alors ça passe beaucoup, beaucoup, beaucoup par cette intersection-là qui fonctionne bien parce qu'il y a une lumière qui  
1170 bloque toutes les voies d'accès. Puis ce feu de circulation-là, l'été, sert aux vélos et aux quads aussi qui utilisent ce feu de circulation-là. C'était juste pour vous faire une précision.

J'aimerais aussi vous préciser que la manière dont les sentiers sont faits, autant pour la motoneige que pour le quad au Québec, c'est que La Tuque est le centre d'une étoile. Quand on  
1175 dit «étoile», c'est que les gens qui viennent de l'Abitibi, les sentiers mènent à La Tuque; les gens du Saguenay Lac Saint-Jean, les sentiers viennent à La Tuque; les gens de la région de Québec et de Portneuf, les sentiers viennent à La Tuque; les gens du centre du Québec et de Trois-Rivières, les sentiers viennent à La Tuque et les gens de Montréal et des Laurentides, les sentiers viennent à La Tuque. Donc, on a une étoile à cinq pointes. Et là, la traverse qui est... le  
1180 sentier 73 qui est touché, est la pointe Portneuf-Québec. Donc, c'est quand même assez important.

D'où ma deuxième question. Est-ce que le promoteur a tenu compte, dans son étude d'impact économique, du fait que de rendre cette accessibilité-là à La Tuque un peu plus difficile  
1185 pour les motoneigistes et pour les quadistes, pourrait risquer de faire fuir une certaine partie de cette clientèle-là puis avoir un impact économique sur la Ville de La Tuque?

**LA PRÉSIDENTE :**

1190 Est-ce qu'il y a des études chez vous par rapport aux sentiers qui vont croiser les futures voies, que ce soit autoroutes, contournements, et cetera, qui vous indiquent qu'il y a une baisse de l'achalandage au niveau des sports de loisir de ce genre?

**M. PIERRE ARNOUX :**

1195 Je ne sais pas. Je ne sais pas si monsieur Tremblay peut répondre à cette question.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1200 Moi, je ne vois pas en quoi une route de plus à traverser, où la traversée se fait de façon sécuritaire, pourrait amener une baisse d'achalandage, mais enfin, c'est mon commentaire.

Est-ce qu'il y a des études qui relient le fait d'avoir une route de plus avec l'achalandage ou une traversée de route de plus avec l'achalandage des VTT et des véhicules... et des  
1205 motoneiges? Je ne sais pas si ça existe. Sur ce point-là précis, je ne sais pas

**LA PRÉSIDENTE :**

1210 Est-ce qu'il y a quelqu'un au Ministère qui est plus dédié, si vous voulez, aux sports récréatifs et au conflit qui peut exister entre ces sports et les projets de route?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1215 Sur les traversées, on a fait faire une étude, qui est peut-être terminée mais qui était encore en cours jusqu'à tout récemment, sur les techniques de traversée, par monsieur Karsten Bass de l'Université polytechnique de Montréal. Je peux vérifier si elle est publiée, là.

1220 Et donc, ce que je mentionnais tantôt, c'est quoi les distances, c'est quoi la bonne façon, c'est quoi... quand est-ce que, et cetera, là. Alors, on est quand même préoccupé pour laisser toute la place possible, là, à l'utilisation des... c'est-à-dire à la progression de ces sports ou de ces loisirs. Transports Québec aussi contribue à la réglementation, donc au Code de la sécurité routière à cet effet-là, et cetera.

1225 De là à lier le fait qu'il y ait une traversée de plus avec... ça, c'est une autre histoire, mais enfin, on va faire vérifier qu'est-ce qu'il y a comme documentation sur ces points, sur ces aspects-là puis produire la documentation.

**LA PRÉSIDENTE :**

1230 Oui. Ce serait apprécié. Puis aussi, même si l'étude est une version préliminaire, là, de l'étude dont vous venez de parler, ce serait intéressant. Je pense que ce n'est pas une question de plus de traversées, c'est une question où les motoneigistes doivent changer aussi les ententes avec les propriétaires privés, s'il y a un trajet qui doit être déplacé.

1235

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui. Ça, ça va.

1240 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a aussi ce problème-là et aussi, d'une traversée qui est peut-être moins sécuritaire qu'elle l'est présentement.

1245 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

1250 Mais c'est à ce moment-là qu'on dit qu'il y a de la négociation nécessaire avec... et des études supplémentaires nécessaires. Plutôt que de laisser le problème aux clubs de motoneige, lorsqu'on est à faire un nouveau corridor, bien, on travaille avec eux pour relocaliser, on ne les laisse pas tous seuls, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1255 Oui. Parce que ce n'est pas nécessairement facile. Vous êtes au courant qu'il y a des propriétaires qui refusent de voir passer les motoneigistes sur leur propriété.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1260 Tout à fait. Ce n'est pas facile...

**LA PRÉSIDENTE :**

1265 Alors, il peut y avoir des trous qui s'installent dans le trajet puis, à ce moment-là, bien, la piste n'est plus fonctionnelle.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Tout à fait.

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci. Madame?

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

1275 Oui. Je pourrais peut-être juste ajouter, par rapport à la question. Peut-être aussi que le ministère serait capable de fournir un comparatif entre les endroits où est-ce qu'on traverse par-dessus la route versus les endroits où on traverse en dessous de la route.

1280 Et les endroits où on traverse en dessous de la route, la préoccupation des gens d'ici aussi, c'est de penser à la resurfaceuse. Ici, dans le club de motoneige, il y en a cinq. Et s'il fallait que la resurfaceuse arrive à cet endroit-là et doive faire demi-tour au lieu de pouvoir continuer son chemin, ce serait assez catastrophique dans l'entretien des chemins.

1285 Et j'ai été informée qu'il existe un tunnel en dessous, pour la 175, dans le Parc des Laurentides, où la resurfaceuse passe en dessous. Alors, peut-être qu'on pourrait avoir des données à ce niveau-là, là, tu sais, peut-être, comment ils jugent que c'est ça qu'ils font, au lieu de passer par-dessus.

1290 **LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que, en ce moment – corrigez-moi, là, s'il y a erreur – mais il y aurait seulement au niveau du chemin Wayagamac que les motoneigistes pourraient passer sous le pont; est-ce qu'il y a d'autres endroits?

1295

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1300 Bien, l'aménagement qui pourrait profiter également aux motoneigistes, c'est sur le chemin Wayagamac. Madame nous a dit, on a les comptages, mais moi je ne les ai pas avec moi, là, que c'est l'endroit où il y a le plus de motoneiges -- c'est ce que j'ai entendu -- sur la cent... celle qui est plus au sud, là, la... comment... la...

**LA PRÉSIDENTE :**

1305 73.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1310 73?

**LA PRÉSIDENTE :**

1315 Oui.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1320 Excusez. Alors là, elle est moins achalandée, mais il y a une traverse sécuritaire. Là, quel aménagement il sera nécessaire de faire; bien, c'est en fonction du nombre, comme je dis, qui vont être sur la route et sur le sentier.

1325 Et évidemment, la question des surfaceuses qui peuvent passer et ne peuvent pas passer, parce qu'on a souvent le problème au Québec où les motoneiges utilisent les ponts du Ministère, même si dans certains cas, la sécurité est sur la pointe des pieds, je vous dirais, mais pour favoriser le développement puis le soutien... l'apport économique que crée la motoneige pour les régions, enfin, on est sur la pointe des pieds, mais ça, ça crée un problème particulier, effectivement, sur une route à 90-100 kilomètres/heure.

1330 Mais là, on a la chance d'être sur une nouvelle infrastructure et de le regarder avant, de pas vivre le problème après, mais de l'avoir avant. Alors, ce qu'on dit, c'est qu'on est conscient que c'est quelque chose d'important pour la région. D'ailleurs, c'est ce qu'on nous a dit quand on a rencontré le milieu économique. On a relevé, dans les études, qu'il y avait effectivement des traversées de VHR qui étaient affectées. Bon. Là, il faut travailler un peu plus loin pour les aménagements.

1340 Et on va essayer de produire la documentation, donc, qui est en élaboration, parce qu'on se fait aider aussi par des spécialistes, bon, alors, pour arriver à une réponse finale. Mais je pense que... en tout cas, de travailler avec les clubs, avec les gens, pour arriver à la meilleure solution, tout en faisant des investissements judicieux avec les deniers publics, alors c'est ça qu'on essaie de faire.



**LA PRÉSIDENTE :**

1345           Merci. Madame, il serait peut-être intéressant de déposer -- parce que les participants de la salle ont le droit de déposer des documents aussi -- si vous avez un guide des différentes routes de motoneige ou de VTT pour la région ou pour le Québec.

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

1350           Il existe les cartes des sentiers qui ont été faites par les clubs ici. Il existe...

**LA PRÉSIDENTE :**

1355           Est-ce que vous pourriez nous déposer ça, s'il vous plaît?

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

1360           Est-ce qu'il faut que ce soit en 12 copies, par exemple?

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, ça peut être en une copie puis on s'arrangera.

1365           **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1370           Dans l'étude d'impact, je pense que vous en avez un certain nombre de cartes, là, sur les clubs.

**LA PRÉSIDENTE :**

1375           Oui. Bien, en fait, sur le chemin, c'est indiqué où est-ce que les lignes passent. Mais si on nous parle... si on veut voir l'ampleur, finalement, de l'industrie ici, si on nous parle que La Tuque est une étoile pour toutes les régions du Québec, il faudrait essayer de voir autour c'est quoi exactement qui existe.

1380           **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

1385           Bien, juste pour vous donner une idée ce matin, dans deux semaines, on va avoir le mondial d'endurance de quad et attendre 8000 visiteurs. La majorité vont venir en quad parce que... pourquoi que la Fédération des clubs quads a décidé de faire son événement à La Tuque, c'est parce que les gens peuvent y venir en quad de partout au Québec.

1390 On avait le directeur général de la Fédération qui était conférencier à la Chambre de commerce ce matin et on a pu en discuter avec lui. Et justement, c'est ça, lui, le point important, pourquoi ils ont choisi La Tuque, c'est pour ça. C'est parce que La Tuque est accessible de toutes les régions du Québec.

1395 Donc, dans une seule fin de semaine, il va venir des milliers de quads qui vont arriver justement de ces régions-là. Bien oui, je vais essayer... je vais communiquer avec les clubs pour avoir les cartes...

**LA PRÉSIDENTE :**

1400 S'il vous plaît.

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

... de motoneige et de quad.

1405 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

1410 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1415 Avez-vous d'autres questions?

**Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

1420 Non, c'est beau. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

On va prendre une pause de dix minutes. Merci.

1425 **14 h 53 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**15 h 6 – REPRISSE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1430 Alors, on poursuit. J'aimerais demander au ministère de l'Environnement s'ils ont des données à nous remettre au sujet de la pollution de l'air, les questions qu'on a demandées hier, s'il vous plaît?

**M. LUC VALIQUETTE :**

1435 Madame la Présidente, oui?

**LA PRÉSIDENTE :**

1440 Oui, allez-y.

**M. LUC VALIQUETTE :**

1445 Oui, j'y vais. Alors, pour les données à La Tuque, il y a effectivement une station existante et...

**LA PRÉSIDENTE :**

Un moment, nous on a des choses devant nous, là, mais... O.K, bon.

1450 **M. LUC VALIQUETTE :**

1455 C'est arrivé, c'est ça que j'attendais. On a des -- il existe une station, hier je vous parlais réseau provincial, réseau fédéral, en fait c'est un réseau provincial qui existe. Il y a parfois collaboration du gouvernement fédéral, notamment au niveau du financement, mais la responsabilité du réseau québécois sur la qualité de l'air c'est le Québec. Donc, c'est opéré par le ministère de l'Environnement du Québec.

1460 À La Tuque, il y a une station et la raison de l'existence d'une station à La Tuque, c'est la présence de l'usine, O.K. parce que normalement pour les petites villes, il n'y a pas nécessairement de station, là.

1465 Le paramètre qui est mesuré c'est particules totales. Il existe dans le Règlement sur la qualité de l'atmosphère des critères concernant ce paramètre qui parle de moyenne annuelle et de maximum à respecter. Alors, moyenne annuelle c'est 70 microgrammes par mètre cube et maximum c'est 150 microgrammes par mètre cube.

1470 Je vais vous montrer la localisation de deux stations. Alors, une station sur la rue Joffre, c'est le point rouge qui est ici, c'est près de l'endroit où nous nous trouvons. La station qui est sur cette rue, en fait est à 5 mètres du sol et la façon d'échantillonner, c'est un filtre qui à tous les six jours est échantillonné... est transmis à un laboratoire donc qui fait l'analyse du paramètre en question.

1475 Ce qu'on peut constater aux relevés -- les relevés qu'on a c'est le document DA-13 que vous m'avez remis hier et que je vais vous redonner, donc c'est le document qui a été déposé par le ministère des Transports qui contient les mêmes données qu'on m'a fournies ce matin sur... en fait sur trois stations, mais on m'a dit finalement d'en retenir deux au niveau de l'interprétation, donc la station 04404 et la station 04418.

1480 Alors, la station 04404 sur la rue Joffre donc mesure des particules totales, elle opère depuis 1987, située à 5 mètres du sol, comme je vous l'ai dit. Elle est influencée par différentes sources, donc résidentielles, c'est dans un milieu résidentiel, ça peut être les feux de foyers, la circulation automobile, mais aussi l'industrie qui contribue à la valeur des paramètres qu'on mesure.

1485 Et les résultats mesurés depuis 1987 et là, je résume le tableau de chiffres qui est dans le document DA-13. Alors on a une moyenne annuelle qui est assez stable, qui varie de 27 à 37 microgrammes par mètre cube et je vous disais tantôt que le critère était 70 microgrammes par mètre cube. Il y a un maximum de 123 microgrammes par mètre cube qui a été atteint en 2002, c'est sous le maximum... le critère maximum qui est à 150 microgrammes par mètre cube. Le  
1490 dernier dépassement du critère maximum à cette station, c'est en 1993.

**LA PRÉSIDENTE :**

1495 Je vais poser une question à partir de ça. Vous nous donnez ici le maximum et les moyennes annuelles à partir du Règlement sur la qualité de l'atmosphère. Ce règlement-là est en révision depuis à peu près 20 ans. Il y a différentes versions techniques, est-ce que ça influencerait à ce moment-là notre jugement ici par rapport aux révisions qu'on essaie de faire? Est-ce que c'est les mêmes maximums ou moyennes annuelles ou s'il y a un gros changement?

1500

**M. LUC VALIQUETTE :**

Écoutez, je n'ai pas posé la question directement ce matin à notre spécialiste, mais par le type de conversation qu'on a eue, je pense que non. Je pourrais vérifier précisément, là, dans le  
1505 projet de règlement...

**LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît.

1510

**M. LUC VALIQUETTE :**

... si ça change.

1515 Je vous parle de la deuxième station. La deuxième station est localisée beaucoup plus près de l'usine, c'est le point vert et on a -- l'usine, là, c'est Smurfit-Stone, oui -- alors, le point vert donc l'usine est juste ici près du B, bon. Donc, ça c'est pour la localisation.

C'est une station qui a été fermée en 2001, donc on a des données quand même sur  
1520 beaucoup d'années précédant 2001. Elle mesure aussi les particules totales, elle mesurait les particules totales. Elle était influencée, elle aussi, par diverses sources urbaines, mais comme on comprend, étant plus près de l'industrie, l'industrie a une plus grande part dans l'influence.

1525 Le niveau dans les résultats, c'est un niveau de concentration en microgrammes par  
mètre cube de 40, en 2001. On a eu quelques dépassement du maximum jusqu'en 1996, donc  
on voit qu'il y a plus... des dépassements plus fréquents du maximum. Mais depuis 1996 jusqu'à  
2001, donc il y avait une amélioration à cette station des mesures de qualité de l'air.

1530 Comme, peut-être pour comparer, j'ai questionné sur d'autres stations au Québec. Alors,  
j'en ai quelques-unes dans la ville de Québec, une à Limoilou, près... il y a plusieurs influences,  
la ville aussi résidentielle, le port, l'industrie, l'autoroute et on a des niveaux de 40 à 50 à cette  
station des Sables dans un milieu qui est un peu plus industriel, on a également des niveaux de  
40 à 55.

1535 À l'ouest de Québec, à l'ouest de Ste-Foy, pratiquement en campagne, on a des niveaux  
de 20 et sur la Route de l'Église, à Ste-Foy, on a des niveaux de 30, c'est un milieu qui est  
surtout résidentiel. Donc, ça permet un peu de comparer à La Tuque, c'est des niveaux  
relativement ici, la station Joffre, relativement semblables à ce qu'on a à Ste-Foy, donc loin en  
bas du critère de qualité.

1540 Alors, pour le projet -- on a un projet, ça dépend de la variante qui est retenue, mais on a  
un projet qui consiste à répartir le camionnage si c'est la variante E qui est retenue. Ce qu'on  
peut penser, c'est que le niveau de 30 qui est observé peut-être serait influencé vers le bas, mais  
très légèrement. On n'arrivera pas à un niveau de 20 qui est la campagne, là. On pourrait  
1545 passer de 30 à 29, 28 sous toutes réserves, c'est un ordre de grandeur.

**LA PRÉSIDENTE :**

1550 Merci beaucoup. Vous allez déposer ce document, les acétates de présentation?

**M. LUC VALIQUETTE :**

Oui oui, tout à fait.

1555 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1560 On aurait maintenant des données très précises à vérifier dans les documents qui ont été  
déposés par le ministère des Transports. Alors, je vais laisser la parole à monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1565 D'abord, c'est en lien avec les superficies qui vont être... boisées qui vont être touchées  
par l'emprise. Dans l'étude d'impact, on retrouve plusieurs quantités, plusieurs nombre  
d'hectares qui sont affectés, donc j'aimerais vérifier avec vous, m'assurer que les quantités qu'on  
a relevées sont bien les quantités qui vont être affectées par le projet.

1570 Entre autres, bon, on signale, bon, qu'il va avoir 76 hectares de couvert végétal qui vont  
être touchés. Parmi 76, il va avoir 9 hectares qui sont considérés comme des peuplements de  
valeur intrinsèque élevée, donc de forêt mature. On parle aussi donc dans 76 d'une quantité de  
67 hectares de valeur faible. Est-ce que c'est bien ces quantités-là qu'on a actuellement dans le  
projet ou ça été révisé, actualisé?

1575 **M. PIERRE ARNOUX :**

Non, on parle toujours des mêmes...

1580 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Des mêmes quantités?

1585 **M. PIERRE ARNOUX :**

... oui, des mêmes quantités.

1590 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On parle aussi d'un 5,3 hectares de peuplement de valeur écologique élevée, donc on  
parle, je pense, à ce moment-là de boisés qui se situent le long des cours d'eau, donc soit  
intermittents ou non. Est-ce que 5,3 hectares, lui, est-ce qu'il est compris dans le 76 ou c'est un  
5,3 qui s'ajoute au 76?

1595 **M. PIERRE ARNOUX :**

Je pourrais le vérifier, là, je ne peux pas vous répondre précisément.

1600 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, vous pouvez vérifier si évidemment ça...?

1605 **M. PIERRE ARNOUX :**

Oui.

1610 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être aussi vérifier en même temps pour ce 5,3 hectares-là, est-ce qu'il se situe dans  
une... dans les terres humides, donc en fait dans la définition du gouvernement fédéral donc s'il

se situe dans la zone de récurrence 0-2 ans, donc est-ce que c'est dans un milieu humide ou c'est vraiment à l'extérieur de la zone inondable? Donc, de s'assurer de... le 5,3 dont on parle est-ce que c'est vraiment des... en milieu disons terrestre ou en milieu aquatique.

1615

**M. PIERRE ARNOUX :**

D'accord, je vais vérifier.

1620

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Aussi, on ajoute aussi un 36 hectares de superficie exploitable du domaine privé, est-ce que c'est toujours valide comme informations?

1625

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui, tout... aucune donnée n'a été modifiée...

1630

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ça c'est en plus du 76?

**M. PIERRE ARNOUX :**

1635

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1640

Et il y a aussi un 29 hectares de boisé superficie exploitable du domaine public. C'est toujours...?

**M. PIERRE ARNOUX :**

1645

Oui, on n'a pas modifié ces données.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1650

O.K. Donc, à ce moment-là ce qu'il reste à vérifier c'est de s'assurer que le 5,3 fait partie ou non du 76 et de voir si c'est dans les terres... des terres humides ou à l'extérieur de ces zones-là.

Maintenant, au niveau du milieu aquatique, alors on parle à ce moment-là d'habitat du poisson, donc on parle de 0,6 hectare d'habitat du poisson, c'est toujours...?

1655

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui, c'est toujours 0,6 hectare qui est réparti là aussi évidemment... ça peut être un empiètement dans la bande 0-2 ans qui est considérée aussi comme habitat de poisson.

1660 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et ça, cet empiètement-là est dû principalement aux travaux du pont?

1665 **M. PIERRE ARNOUX :**

Non, pas forcément...

1670 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pas forcément?

**M. PIERRE ARNOUX :**

1675 ... ça peut être des cours d'eau aussi, des empiètements de la route sur des cours d'eau existants, le pont ça en fait partie, mais ce n'est pas seulement le pont.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1680 Est-ce qu'actuellement... est-ce qu'il y a des mesures de compensation qui sont prévues pour...?

**M. PIERRE ARNOUX :**

1685 Les mesures de compensations, c'est la stabilisation des berges, la revégétalisation des berges pour une superficie équivalente.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1690 O.K. Donc, il y a une mesure déjà de prévue?

**M. PIERRE ARNOUX :**

Oui.

1695

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que ça l'a fait l'objet d'une demande au Ministère?

1700 **M. PIERRE ARNOUX :**



Non non non, c'est depuis le début dans l'étude d'impact, c'est la mesure qu'on avait proposée.

1705 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Maintenant, pour ce qui est justement des pertes, quand on examine le tracé, on se rend compte qu'à certains endroits, une partie de l'échantillonnage, que justement les forêts qui sont matures sont directement touchées à certains endroits. Est-ce qu'il va y avoir une optimisation de ces parties de tracé pour peut-être éviter différentes sections pour éviter justement de traverser ces forêts-là? Est-ce qu'il y a une possibilité ou si c'est vraiment la situation...?

1715 **M. PIERRE ARNOUX :**

Non, je pense qu'on avait regardé, non, on ne peut pas optimiser. On est dans un secteur, là, de forêt mature et même si on se décale un peu, là, on va affecter la même superficie donc dans ce secteur-là, donc...

1720 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais il n'y a pas moyen, par exemple, d'éviter d'aller plus, par exemple, vers... je sais qu'il y a une section qui... où on pourrait peut-être aller -- je ne sais pas s'il y a une carte qu'on pourrait montrer, la zone...

1725 **M. PIERRE ARNOUX :**

Donc, oui si on fait référence à cette carte, effectivement les pertes de forêt mature sont ici. Donc, c'est ça quoi qu'on fasse, on est dans un secteur, là, de forêt mature, le vert foncé, là, et les pertes seraient à peu près équivalentes.

1730 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais il n'est pas possible, par exemple, de repousser l'axe central un peu plus, par exemple, plus à l'est ou à l'ouest pour peut-être éviter justement de traverser cette zone?

1735 **M. PIERRE ARNOUX :**

Ça pourrait être vérifié, mais là il faudrait que ce soit vérifié effectivement dans... quand on aura vraiment le tracé définitif peut-être.

1740 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il y a une optimisation possible de...

1745

**M. PIERRE ARNOUX :**

1750 De toujours avoir lors de la finalisation des plans et devis, l'optimisation. Ceci dit, on est dans un milieu naturel où ce genre d'espace est très très important et difficile à éviter ici, là, les forêts dans ce secteur-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1755 Mais est-ce qu'il reste une marge de manœuvre ou si c'est vraiment...? C'est un peu la question que je pose.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1760 Oui, je comprends, moi, votre question. Le compromis qu'il nous faut faire, c'est de concilier les critères de design qu'on a choisis, donc on veut designer une route à 90 kilomètres/heure... c'est-à-dire dont la vitesse affichée va être 90 kilomètres/heure, avec des critères de design généralement on prend 10 de plus, 100 kilomètres/heure. Donc, avec des courbes horizontales qui vont permettre la visibilité souhaitée, c'est autour de 220 mètres, je crois, partout qu'il faut voir. Encore une fois pour des critères, des raisons de sécurité, des capacités au dépassement et cetera et des courbes verticales également.

1770 Donc, quand on se tasse si on est X mètres plus bas, ça nous amène un problème, ça peut nous amener un problème. Alors, je fais juste expliquer que dans l'optimisation, il faut concilier ces aspects-là également évidemment avec la... ce que l'on touche, mais il y a sans doute une certaine marge de manœuvre. On a parlé hier également de la précision lorsqu'on fait ces dessins-là, on est avec les courbes de niveau de cartes topographiques aux 10 mètres, si ma mémoire est bonne.

1775 Alors, un relevé laser ou un relevé terrain nous permettrait d'avoir une précision de beaucoup beaucoup supérieure, peut-être de l'ordre de 30 centimètres, et donc de faire vraiment le design avec les vrais déblais, les vrais remblais, les vraies zones touchées.

1780 Alors... mais je comprends bien votre préoccupation qui est tout à fait correcte et je pense qu'on a cette responsabilité-là lorsqu'on est tangent notamment à une zone de boisés matures de tenter au maximum de l'éviter.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1785 Une question peut-être... dans l'étude d'impact, on parle à quelques endroits de l'installation d'un prébarrage de castors au niveau des ponceaux. Est-ce que vous pouvez nous dire un peu en quoi ça consiste un prébarrage de castors? C'est une mesure d'atténuation, mais de quoi il s'agit au juste?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

1790

Ce que l'on... en tout cas, je ne pense pas qu'on ait dompté des castors pour leur demander de faire des prébarrages, je pense qu'on réfère au contrôle des particules fines lorsqu'on travaille dans les ponceaux.

1795           Donc, on fait des barrages avec, j'imagine que c'est ça, de la paille, des choses comme ça, là, avec des membranes aussi pour recueillir les particules fines pour éviter qu'il y ait -- comment dire? -- trop de particules fines qui soient libérées dans le cours d'eau, colmater le fond et créer des problèmes au niveau de l'habitat du poisson et cetera. Ça, c'est quelque chose que moi je connais parce que je n'ai pas encore réussi à dompter des castors. C'est plutôt qu'il  
1800 faudrait les dompter pour ne plus en faire.

**M. PIERRE SAMSON :**

1805           Est-ce que je pourrais répondre à cette question?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui, bien sûr.

1810           **M. PIERRE SAMSON :**

Je suis biologiste au ministère des Transports, je travaille depuis 30 ans dans l'aménagement du territoire. En Abitibi et dans les grands secteurs boisés, il arrive que des castors viennent s'implanter puis pour avoir la tâche plus facile, ils viennent mettre des branches dans le ponceau, ça fait qu'ils se servent de la route comme barrage. Ils ont juste à colmater une  
1815 ouverture de 60 centimètres, puis ils ont un lac de 2 kilomètres carrés et on n'a pas le droit de les faire disparaître.

Ce qui fait que la loi nous permet... la Loi de la faune nous permet de les déplacer, c'est-  
1820 à-dire en amont de la route, sur le cours d'eau, on va placer des pierres qui sont aussi grosses que les chaises qu'il y a ici. Ces pierres-là vont créer des obstacles artificiels, ils viennent faire le prébarrage sur ces pierres-là, ce qui fait qu'ils vont créer leur réservoir, leur étang en amont mais sans s'appuyer sur la route.

1825           **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, en fait c'est pour éviter d'obstruer les ponceaux?

1830           **M. PIERRE SAMSON :**

Exact et on maintient à ce moment-là la faune dans leur secteur, c'est simplement ça, c'est une mesure de compensation.

1835           **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Nous, on appelle ça autrement, ça je le savais. L'autre affaire qu'on fait en plus, c'est qu'on met un tuyau en T pour éviter que l'eau remonte puis là, croyez-le ou non à un moment donné le castor s'épuise puis il remonte plus haut pour faire son barrage parce qu'il n'est pas capable de faire monter l'eau.

1840

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Donc, en fait, ça permet de mettre des mesures...

1845

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

C'est un aménagement qui préserve les ponceaux, qui préserve en fin de compte la faune et les infrastructures.

1850

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'aimerais revenir sur la question des milieux humides, donc des terres humides. Est-ce qu'actuellement est-ce qu'il y a des démarches qui ont été faites au niveau de la procédure fédérale donc, par exemple, au niveau de Pêches et Océans? Est-ce qu'il y a des choses qui ont été entamées avec eux?

1855

**M. PIERRE ARNOUX :**

Non non, il n'y a pas eu démarches auprès de Pêches et Océans.

1860

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous avez vérifié si vous êtes soumis à la procédure fédérale?

1865

**M. PIERRE ARNOUX :**

Notre mandat, c'était l'étude d'impact sur l'environnement pour le ministère de l'Environnement, là...

1870

**M. PIERRE SAMSON :**

Je suis actuellement sur un comité fédéral-provincial de négociations pour toutes les études d'impact qu'on a au Ministère pour justement faire un arrimage entre les lois provinciales et fédérales de telle sorte à ce que les décrets émis par le provincial respectent les conditions fédérales.

1875

Assez curieusement, au provincial on va gérer l'animal alors que les fédéraux vont gérer l'habitat. Donc, nous autres on fait des compensations fauniques alors qu'eux autres ils veulent qu'on réaménage le territoire. Donc, c'est des arrimages qu'on va faire pour s'assurer qu'on respecte toutes les lois. Et le ministère de l'Environnement fait partie de la gestion de ce projet

1880

de négociations, on est partenaire dans... l'étude a été commencée avant cette négociation-là et on va s'assurer qu'une fois que nous aurons les permis, on va s'assurer que c'est réellement attaché avec les agents fédéraux pour être sûr qu'on respecte tous les...

1885 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est parce qu'en fait l'habitat du poisson aussitôt qu'il est touché déclenche la loi canadienne...

1890 **M. PIERRE SAMSON :**

Exact, exact.

1895 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... donc, il faudrait qu'il y ait un examen préalable qui soit soumis, j'imagine?

**M. PIERRE SAMSON :**

1900 On le fait dans des cas, aussitôt qu'on est en eau salée, là. J'ai beaucoup de projets avec les quais dans le fleuve Saint-Laurent, ça c'est attaché automatiquement. Dans des cas plus spécifiques comme ici, on y va par la bande de côté, vu que c'est moins majeur, on est moins dans le milieu aquatique, mais ça va être... le nouveau comité va présenter un rapport qui va assurer qu'il y a un arrimage fédéral-provincial pour toute la réglementation.

1905

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, vous allez vous assurer que ça respecte les deux...?

1910 **M. PIERRE SAMSON :**

Ça va être fait, soyez assuré de ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

1915

Ce qui arrive aussi, c'est que quand on touche à l'habitat du poisson, vous pouvez me corriger si j'ai tort, mais je pense que vous êtes obligés de... qu'il y ait perte nette finalement, donc refaire des aménagements ailleurs?

1920 **M. PIERRE SAMSON :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1925

Alors, dans ce cas-ci est-ce que vous seriez touchés par cet aspect-là?

**M. PIERRE SAMSON :**

1930 Si cet aspect ressort, effectivement nous allons le faire, nous allons réellement compenser par des endroits en secteurs autres pour réaménager des pertes. Si on perdait un hectare et demi, il va y avoir un hectare et demi qui va être aménagé, ça va être défrayé à même le projet.

1935 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce qu'ici, vous avez 0,6 hectare?

**M. PIERRE SAMSON :**

1940 Il y aura 0,6 hectare de réaménagé.

**LA PRÉSIDENTE :**

1945 D'accord, merci.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1950 Et si jamais les... j'ajoute, si jamais le 5,3 hectares s'ajoute, il y a une compensation pour l'ensemble des deux, pour la question des boisés qui sont peut-être en zone...

**M. PIERRE SAMSON :**

1955 Les boisés, c'est une autre... c'est plus provincial. On n'est pas dans le...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais c'est parce que tout à l'heure, j'ai posé la question si le boisé...

1960 **M. PIERRE SAMSON :**

S'il est en milieu humide, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1965 Oui.

**M. PIERRE SAMSON :**

1970 Effectivement.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K., merci.

1975

**M. PIERRE SAMSON :**

Soyez assuré qu'on va... qu'on va arrimer toutes les lois.

1980

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que le ministère de l'Environnement, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter par rapport à la procédure fédérale? Il y a quelques années, avant ce comité de travail, je pense qu'il y avait un arrimage entre le fédéral et le provincial. Ça fonctionne comment maintenant?

1985

**M. LUC VALIQUETTE :**

En fait, la pratique depuis plusieurs années, Madame la Présidente, c'est -- Madame la Présidente, est-ce que vous entendez? Non. Alors, est-ce que c'est mieux comme ça? Oui.

1990

Alors, la pratique depuis plusieurs années, c'est lorsqu'il y a des projets qui touchent aux compétences fédérales, entre autres le milieu aquatique, il y a consultations de Pêches et Océans Canada, Environnement Canada habituellement, ça a été la pratique administrative.

1995

Depuis moins d'un an, il y a un projet d'entente fédérale-provinciale sur l'évaluation environnementale. Je ne pense pas que ça ait abouti encore, c'est en chantier, mais c'est un projet d'harmonisation des deux procédures, donc qui est à l'étude.

2000

**LA PRÉSIDENTE :**

Et dans ce cas-ci, ça tomberait sous cette entente possible ou sous la procédure qui existait avant le comité? Si on veut essayer de s'assurer que...

2005

**M. LUC VALIQUETTE :**

Le présent projet?

**LA PRÉSIDENTE :**

2010

Oui. Parce que si on veut essayer de s'assurer qu'il y ait protection des milieux humides et de l'habitat du poisson, il y a quelqu'un qui doit faire le gardien, si je peux m'exprimer ainsi, et c'est qui à ce moment-là?

2015 **M. LUC VALIQUETTE :**

Oui. Bien, il y a le... dans le cadre de la procédure, on regarde les aspects.

2020 **LA PRÉSIDENTE :**

Au Ministère, chez vous?

2025 **M. LUC VALIQUETTE :**

Au ministère de l'Environnement, il y a aussi la Loi sur la protection des habitats fauniques, là c'est Faune, Faune Québec qui vise à protéger certains habitats qui sont nommés dans un règlement... le Règlement sur les habitats fauniques, de mémoire, là.

2030 Et pour l'arrimage, avec le gouvernement fédéral ce n'est pas encore fait, donc le promoteur a à faire ses démarches s'il a besoin d'autorisations au niveau fédéral pour les faire et... comment ça va se faire projet par projet? Je ne peux pas vous répondre parce que ça dépend un peu du moment où ça va se faire. Alors, c'est du cas à cas encore à ma connaissance, là.

2035

C'est... par exemple, il aurait pu y avoir commission fédérale-provinciale, il n'y a pas...n'est pas le cas, mais ça peut en arriver là éventuellement.

2040 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, nous...

**M. LUC VALIQUETTE :**

2045 De... oui?

**LA PRÉSIDENTE :**

2050 Oui, allez-y. C'est parce nous, on était étonnés finalement qu'il y ait un trou, là, il y a un lien qui n'est pas raccroché parce qu'avant on était habitués, bon il y avait une, par exemple, une commission du BAPE qui avait un représentant du fédéral quand il y avait des éléments qui relevaient du fédéral, ce n'était pas nécessaire de partir la grande procédure fédérale. Là, ici on se rend compte qu'il n'y a pas ça?

2055 **M. LUC VALIQUETTE :**

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**



2060

Il y a une entente qui n'est pas signée, alors on essaie de voir un peu, là, comment ça va fonctionner.

**M. LUC VALIQUETTE :**

2065

Mais dans... je pense à d'autres projets où le fédéral pouvait être impliqué parce qu'il y a une traversée de cours d'eau, la Loi sur la protection des eaux navigables s'applique. La façon dont se faisait le lien, c'est qu'ils étaient informés du projet qui est géré dans le cadre du processus provincial et leurs lois, je pense par exemple celle sur la protection des eaux navigables, ils ont... je pense que c'est l'article 5, le deuxième alinéa, permet au ministre de juger s'il doit s'impliquer ou pas.

2070

**LA PRÉSIDENTE :**

2075

Ils étaient informés par qui?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2080

Par... habituellement, mais pas toujours, habituellement par le ministère de l'Environnement du Québec, mais aussi par les promoteurs lorsqu'ils ont des autorisations à aller chercher, nécessairement par les promoteurs. Alors, ce n'est pas...

**LA PRÉSIDENTE :**

2085

Il y a un vide, là. Parce que c'est sous la responsabilité du promoteur finalement de signifier qu'il y a des aspects...?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2090

Le promoteur -- oui, le gouvernement du Québec, lorsqu'il délivre son autorisation puis les certificats d'autorisation ensuite par le ministre de l'Environnement, c'est spécifié que ça ne dispense pas le promoteur d'aller chercher toutes les autres autorisations d'autres paliers entre autres. Donc, le promoteur a la responsabilité d'obtenir les autorisations s'il a à les obtenir au niveau fédéral.

2095

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dériger.

2100

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Valiquette, juste pour bien comprendre. Est-ce que le principe d'aucune perte nette, est-ce que vous, vous l'appliquez ce principe-là, même s'il vient d'une politique fédérale? Est-ce que vous, vous l'appliquez au niveau provincial?

2105

**M. LUC VALIQUETTE :**

2110

On en tient compte, ça ne veut pas dire... si on fouillait, probablement qu'on va trouver des fois où ça n'a pas été appliqué à 100 %, mais on en tient compte, on essaie, je pense, surtout aux cas, les projets en milieu hydrique, les projets de centrales, je pense à Ste-Marguerite, je sais que c'était discuté, ils essayaient de voir comment ne pas perdre d'habitat. Donc, c'est pris en compte. Est-ce que la décision finale, il y a eu perte d'habitat? Je pense que

2115

c'est possible, mais ce n'est pas une... c'est pris en compte, ça j'en suis certain...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ce n'est pas une obligation pour vous, mais c'est...

2120

**M. LUC VALIQUETTE :**

Non.

2125

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... une considération que vous...

**M. LUC VALIQUETTE :**

2130

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2135

O.K., merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on a des chiffres aussi à vérifier au niveau des coûts, monsieur Dériger.

2140

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2145

D'abord, dans l'étude d'impact on avait estimé les travaux à 18,5 millions. On a vu lundi soir que les coûts étaient maintenant de 25 millions. Est-ce qu'il est possible pour vous de nous expliquer un peu, d'abord, pourquoi une hausse de 7 millions... de 6,5 millions? Et un peu détailler un peu plus ces différents coûts?

2150 En fait, est-ce qu'on pourrait savoir... obtenir les coûts sur les acquisitions qui sont prévues, les coûts de constructions comme telles, par exemple, la construction des voies, des carrefours, donc tous les éléments construits et si, par exemple, s'il y a des contingences qui sont déjà prévues, c'est-à-dire est-ce qu'il y a un pourcentage de ce coût-là qui est prévu pour des imprévus en fait? Alors, si vous pouvez m'expliquer un peu plus comment vous êtes arrivés à cette estimation?

2155 **M. LUC VALIQUETTE :**

2160 On a un document là-dessus, là, on va le sortir pour monter un peu de quoi il s'agit, mais il y a eu donc une évaluation initiale, il y a quelque temps, il y a quelques années même au moment de l'étude là, où on a calculé les déblais, les remblais, des longueurs d'infrastructure, du dynamitage avec les coupes de roc qui sont quand même assez importantes et cetera.

2165 Ce sont des coûts moyens, des coûts unitaires moyens basés sur des coûts... des statistiques de coûts qu'on a sur l'ensemble des travaux au Québec et il y a... donc, le déboisement, les déblais première classe, deuxième classe, les sous-fondations, le remblai, fondations inférieures, fondations supérieures, quand on est dans les terrassements, là, la glissière, l'engazonnement, les ponceaux, les puisards, les tuyaux, quand il y en a évidemment. Les dispositions du roc, parce que quand il y a des surplus de déblais, viaducs, tunnels, ponts quand c'est le cas, murs coupe-son, quand c'est le cas.

2170 Au niveau des revêtements, l'enrobé bitumineux, les bordures, autrement dit c'est assez détaillé, là. Au niveau de l'éclairage lorsqu'il y en a -- oui ça, ça va. Au niveau de l'expropriation, des coûts très... c'est approximatif, là, mais enfin sur la moyenne des valeurs des propriétés. Sur les déplacements d'utilités publiques dans les parties qui sont touchées, donc l'énergie ou du gaz ou... bon.

2175

Sur également la confection des documents, plans et devis, surveillance des travaux et cætera, ce sont des proportions.

2180 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, la question des honoraires sont aussi inclus dans ce montant-là?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2185 Sont inclus dans ces prix-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

La surveillance aussi, j'imagine?

2190

**M. LUC VALIQUETTE :**

La surveillance aussi.

2195           Donc, ce qui explique maintenant le fait qu'on est passés, dans le cas de la bretelle – pas de la bretelle, mais du tracé E de 18 à 25 millions, d'abord il y a l'ajout de Wayagamac, 2,5 millions approximativement. Ça c'est peut-être un petit peu plus approximatif, entre nous, mais ça, l'explication de la majoration vient du fait que sur quatre années, il y a quand même une augmentation des coûts, sur l'ensemble des coûts au Québec et donc, on fait une majoration. Et  
2200 ça, on l'a ressenti, là, au Québec dans les dernières années partout, il y a eu comme une correction du marché. Alors, donc ça porte les prix un peu à la hausse.

              Dans les méthodes d'évaluation, il y a quand même un certain raffinement également, là. Le coût du pétrole fait partie de la majoration, donc quand on dit qu'il y a une majoration des  
2205 coûts, le coût du pétrole en fait partie d'emblée, là. Et le tunnel, dans le cas du Pied-de-Côte, le tracé Pied-de-Côte, le tunnel a été réévalué à la hausse parce que le coût, le creusage de tunnel et de stabilisation, le bétonnage et cetera, c'est très très très dispendieux.

              Alors, même avec... je profite de l'occasion pour vous dire que même avec cette  
2210 majoration-là, il y a encore une marge d'erreur dans les coûts qu'on donne.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

              Est-ce que vous pouvez me dire combien, 25 %, 15 %?  
2215

**M. LUC VALIQUETTE :**

              Je dirais, sous toutes réserves, parce qu'on a quand même fait des bons efforts, autour de 20 %, parce que certains aménagements supplémentaires qui ne sont actuellement... qui ne  
2220 peuvent pas être calculés parce qu'il faut les découvrir, entre guillemets, bien vont faire peut-être varier les coûts. Le 20 % est à la hausse ou à la baisse.

              Et si le temps... le temps... le délai qui va se passer, il y a des facteurs importants, par exemple, l'acquisition. L'acquisition, dans les négociations, peut conduire à des prix plus élevés  
2225 qu'on pensait, parce qu'il y a une négociation puis on essaie dans le processus d'y aller davantage de gré à gré que par expropriation pure et simple. Ça, c'est un élément qui peut... qui est un petit peu difficile des fois à vraiment estimer correctement.

              J'avais une autre chose dans la tête que j'ai oubliée, là, mais... donc, les aménagements supplémentaires, je l'ai mentionné. Le temps, voilà excusez, merci. Donc, s'il se passe encore  
2230 un... je ne sais pas, moi, quatre ou cinq ans ou trois, quatre ans, bien les coûts continuent à varier. Alors, c'est pour ça... c'est ce qui explique que les estimations qu'on donne, à un moment donné, c'est un petit peu normal que ça évolue dans le temps.

2235           **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2240 Est-ce que dans ces coûts-là, est-ce qu'il y a des travaux qui sont inclus pour, par exemple, des réfections qui pourraient être à faire par rapport... suite aux travaux, c'est-à-dire que quand vous allez faire les travaux, vous allez utiliser la chaussée existante, vous allez utiliser certaines routes dans le secteur de La Tuque. Est-ce que vous prévoyez aussi dans ces coûts-là, des travaux de réfection advenant des dommages, par exemple? Est-ce qu'il y a des montants qui sont prévus ou si ça va venir...

2245 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Dans...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2250 ... ça va être en supplémentaire de ces montants-là?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2255 Dans le détail, je ne suis pas certain. Est-ce que Jean... est-ce qu'on l'a considéré dans le détail?

**M. JEAN LEBLANC :**

2260 On a considéré que le...

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour la transcription, monsieur Leblanc, s'il vous plaît...

2265 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Pour préciser, parce que là, on est très pointus, mais je vais laisser Jean, là...

2270 **M. JEAN LEBLANC :**

Bonjour. Dans le 25 millions, ça ne comprend que le contournement E, ça ne comprend pas le réaménagement du secteur qu'on va remettre à la municipalité.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2275

O.K. Mais dans le contournement E, on a aussi la bretelle?

**M. JEAN LEBLANC :**

2280

Oui oui oui oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2285 Mais sauf que j'imagine que la bretelle ce n'est pas une estimation à 20 % près, c'est ça que j'ai pu comprendre tout à l'heure.

**M. JEAN LEBLANC :**

2290 C'est plus fragile la bretelle parce que c'est une négociation qui devra se faire avec la municipalité, c'est la piste de VTT... à faire, il faut s'entendre avec quelqu'un pour voir où ça va passer puis comment ça va se faire.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2295 Est-ce qu'il serait possible pour vous, monsieur Tremblay, de nous déposer la ventilation des coûts détaillée?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2300 Oui, on peut déposer le document que... on va le produire, là, on a donc mis un papier par-dessus qui explique la majoration très sommairement que j'ai expliquée et on a le détail, là, les postes qui ont été évalués pour les trois options.

2305 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci. Peut-être une autre question -- peut-être pas pour vous, monsieur Leblanc, je ne sais pas -- la question des retombées économiques, on n'en a pas beaucoup parlé encore mais est-ce que dans ces travaux-là, est-ce qu'il y a une partie durant la construction de retombées économiques qui sont prévues pour les emplois, pour... autant au niveau régional qu'au niveau local? Est-ce que ça a été fait comme estimation?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2315 On n'a pas évalué ça, on n'a pas évalué ça, mais il est clair que pendant une construction de cette envergure-là, le travail et -- comment dire? -- la construction génère une certaine activité économique parce que les travailleurs, l'hébergement, les repas et cetera, mais on n'a pas d'évaluation précise.

2320 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Il n'y a pas d'évaluation qui s'est faite... actuellement il n'y a rien de fait?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2325

Non, il n'y a pas d'évaluation.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2330 O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais maintenant monsieur Denis Pelletier.

2335

Bonjour monsieur Pelletier.

**M. DENIS PELLETIER :**

2340

Bonjour madame. Je voulais juste préciser au sujet de la vitesse requise, avant l'entrée pour le chemin Wayagamac, c'est 50 kilomètres/heure. J'en ai parlé au monsieur tout à l'heure, là, qui a posé la question à partir de... en avant du *stand*... du garage d'autobus, là, qui est à l'ancienne limite de la ville de La Tuque, c'est 50 kilomètres/heure jusqu'à... qui traverse toute la ville et non 80 kilomètres/heure.

2345

Il y a aussi quelques précisions que j'aurais voulu apporter, je me sentirais coupable de ne pas en parler avec que ces audiences soient terminées. J'ai eu des contacts étroits avec les hématologues des hôpitaux de Trois-Rivières qui sont très inquiets et se posent la question : «Qu'est-ce qui se passe à La Tuque?» Parce qu'il y a trois cas de leucémie aiguë myéloïde déclarés actuellement, dont un sur la rue Bostonnais, un sur la rue St-François et un sur la rue Commerciale. Et deux autres cas que je connais personnellement qui demeurent à quelques centaines de pieds de la route actuelle.

2350

La pollution de l'air, les postes d'échantillonnage, je crois qu'ils ne doivent pas être situés aux bonnes places, parce que mon poste d'échantillonnage, moi, c'est le centre de ski. Je skie là depuis que je suis tout jeune puis je pensais que c'était normal de voir qu'au printemps, à la fonte des neiges que la neige soit noire, mais pour être allé skier ailleurs aux fins de saison, je me rends compte qu'à St-Sauveur la neige est encore très blanche à la fin d'avril.

2355

Puis le seuil de nos châssis, nos fenêtres c'est... il faut que ce soit nettoyé à toutes les semaines, c'est... ça vient avec une épaisse de suie sur le bord des fenêtres, je pense que les postes d'échantillonnage ne sont pas situés aux bons endroits.

2360

Il y a toujours un vent d'ouest aussi, si ces postes sont installés loin de la route actuelle, je ne pense pas qu'ils soient capables de capter vraiment la pollution qui existe près de la voie... de la route 155 actuelle.

2365

**LA PRÉSIDENTE :**

2370 Avez-vous une question, monsieur Pelletier?

**M. DENIS PELLETIER :**

Je voulais vous demander si vous étiez au courant de ça?

2375

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2380

**M. DENIS PELLETIER :**

On a dit hier que les tests de vibrations, là, qu'en été c'était la période la plus intense où l'on sent les vibrations. C'est drôle, moi j'ai de la misère à comprendre ça parce que la vibration, c'est l'hiver lorsque le sol est gelé avec une si minime fissure dans le sol de la route, soit-elle... si minime soit-elle, aussitôt que les roues passent... des camions passent sur cette minime fissure là, c'est toc toc, toc toc, toc toc, on sent ça dans la maison tout le temps. Mais on m'a expliqué que physiquement c'est supposé être l'été la période où il y a le plus de vibrations dans les maisons, mais moi, là, j'ai bien de la misère à imaginer ça.

2385

2390

**LA PRÉSIDENTE :**

Votre expert en vibrations n'est pas là cet après-midi, hein, c'est ça?

2395

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non.

**M. DENIS PELLETIER :**

2400

Je voulais juste conclure que -- je voulais vous poser une question aussi, est-ce que vous avez dans d'autres milieux où vous avez travaillé sur des projets de voie de contournement comme ça, est-ce que vous avez la même assistance que vous avez ici à La Tuque ou si vous sentez qu'il y a peu d'implication du milieu?

2405

**LA PRÉSIDENTE :**

L'assistance, tout dépend des projets, ce n'est pas nécessairement au niveau des projets routiers. Il y a toujours beaucoup d'assistance les premiers soirs, l'après-midi comme on annonce comme une session plus technique, c'est évident qu'il y a moins de monde. Les gens aussi travaillent l'après-midi, c'est pour ça que nous, on en profite pour poser des questions qui n'intéressent pas nécessairement tout le monde parce qu'il y a un manque de connaissances, là, que nous on a naturellement.

2410

2415

Mais en général, les projets quand ils arrivent au BAPE, il y a... c'est parce qu'il y a des problèmes de consensus dans le milieu, alors il y a toujours beaucoup de monde, peu importe,



là, le type de projet, que ce soit un projet d'Hydro-Québec, un projet routier, un projet de site d'enfouissement, en général les gens sont nombreux à venir écouter ce que les experts ont à dire.

2420 **M. DENIS PELLETIER :**

Parce que je suis très inquiet, ça fait 20 ans que ce projet-là est sur la table, puis il y a des soirées où il y a eu 900 personnes de rassemblées à l'école centrale puis à plusieurs reprises, il y a beaucoup beaucoup de gens qui se sont mobilisés, mais là les gens... ça ne bouge plus, la population vieillit un peu.

Je suis ici comme représentant d'un comité de citoyens et je ne suis pas un habitué des choses publiques, mais je sens... je sens que je joue un peu le rôle d'un don Quichotte, là, mais sachez qu'il y a 100 % de la population qui sont pour la voie de contournement. La mode pour... qu'on peut dire à ce sujet, c'est : «La voie de contournement, n'importe où mais pas dans ma cour.»

J'espère de tout mon cœur, pour les gens de la population que ce projet soit réalisé le plus rapidement possible. Je vous remercie de m'avoir écouté.

2435 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Pelletier, puis on espère vous revoir en deuxième partie puisque vous représentez un groupe de citoyens, mais nous on considère que l'assistance qu'on a eue lundi soir et hier soir c'était dans les normes. Peut-être que vous, vous avez déjà eu des fois des séances où il y avait 900 personnes, mais disons que pour nous c'était une moyenne normale. Merci.

2445 **M. DENIS PELLETIER :**

Merci madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

2450 Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Tremblay, est-ce qu'il serait possible pour la commission d'obtenir la rose des vents, c'est-à-dire avoir la direction des vents du secteur de La Tuque? Je ne sais pas si c'est possible pour vous d'obtenir l'information? Je sais que ça existe, donc selon les stations d'échantillonnage, mais je ne sais pas s'il y a une station d'échantillonnage qui est près d'ici, mais peut-être de vérifier, voir si c'est possible d'obtenir l'information la plus représentative de La Tuque bien sûr, là.

2460

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien nous, on n'opère pas de station météo, là, mais...

2465 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, mais je sais qu'Environnement Canada a des informations...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2470

O.K.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2475 ... au bureau de météorologie.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

On va essayer de vous trouver ça, le plus près possible d'ici.

2480

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

2485 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Avec la localisation...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2490

La localisation bien sûr de la station et si c'est possible d'avoir aussi la direction à tous les mois, donc... je sais que ça existe...

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2495

O.K.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2500 ... selon les données cumulées, pour une période aussi qui est suffisamment large pour avoir un aperçu le plus, disons, représentatif possible.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2505 On s'en occupe. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant, monsieur Gordon Bernier.

2510

Bonjour monsieur Bernier.

**M. GORDON BERNIER :**

2515

Bonjour. Ma question s'adresse au Ministère par rapport à ma fonction à la Ville de La Tuque, directeur du service incendie. On est obligés d'intervenir des fois sur des déversements de matières dangereuses et aussi de collision avec un incendie de matières dangereuses, on parle surtout de diesel ou de *bunker* qu'on appelle, l'huile lourde, et de l'essence.

2520

Est-ce qu'il va exister sur le tracé des bassins de rétention pour absorber le déversement de ces produits-là au niveau des huiles lourdes ou une fuite quelconque?

**LA PRÉSIDENTE :**

2525

Monsieur... oui?

**M. GORDON BERNIER :**

2530

Parce que c'est surtout en... il y a beaucoup de pentes. Donc, si ça arrive dans une descente, bien naturellement le liquide va s'en aller dans... vers les bassins, soit le Lac Panneton, Petite Bostonnais et ainsi de suite, là?

**LA PRÉSIDENTE :**

2535

Est-ce qu'il y a des choses qui ont été prévues ou évaluées?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2540

Je vous avoue, mais je ne sais pas si on a des obligations à cet effet-là, parce que c'est quelque chose, à ma connaissance, qui n'est pas courant. Je ne sais pas si le ministère de l'Environnement a des normes à cet effet-là dans les... dans les constructions de routes nouvelles s'il faut aménager des bassins de rétention pour... là, je...

2545

**LA PRÉSIDENTE :**

Ou prévoir la conception de la route en fonction de déversements, c'est pour ça un peu que j'essayais de voir hier soir s'il y avait eu des scénarios de risques qui avaient été regardés,

2550 mais on m'a dit que ça n'avait pas été examiné. Moi, je pense que c'est... corrigez-moi, monsieur Valiquette, mais c'est probablement plus la Sécurité publique qui aurait des exigences à ce niveau-là?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2555

Le ministère de l'Environnement n'a pas d'exigences. Ce qui... ce qu'il faut regarder suite à l'intervention de monsieur c'est... normalement, dans des routes, celles auxquelles moi j'ai participé, la question topographique qu'on retrouve ici, on ne l'avait pas, c'était plus plat. On n'a pas d'exigences, de lois et cetera si ce n'est que dans le cadre du processus, on essaie d'évaluer ou d'éviter les gros impacts.

2560

Alors, s'il y a un risque, on s'aperçoit qu'il y a un risque -- et effectivement c'est une question intéressante -- donc si on s'aperçoit qu'il y a un risque et que ça serait compliqué à récupérer si on ne prévient pas, bien là on peut avoir une condition dans le décret qui va être à cet effet-là, donc il faudrait le regarder.

2565

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, c'est au niveau du rapport technique que ça va être examiné chez vous?

2570

**M. LUC VALIQUETTE :**

Bien, on peut penser... il faudrait voir qu'est-ce que la Sécurité publique dit, d'une part. Mais d'autre part, moi je peux vérifier auprès des gens, d'une part Urgence mais aussi on a une spécialiste, on ne parle pas de risques technologiques, là...

2575

**LA PRÉSIDENTE :**

Non.

2580

**M. LUC VALIQUETTE :**

... mais je peux quand même faire une consultation au niveau de cette spécialiste-là qui est aux faits de ces aspects-là, mais c'est surtout avec Urgence qui ont l'expertise d'intervention quand il y a un problème, ils vont collaborer lorsqu'il y a un déversement important et cetera, si on pense qu'au niveau municipal on a besoin d'aide. Mais ils peuvent avoir une vision sur un cas comme à La Tuque puis conseiller, donc j'en tiens compte.

2585

**LA PRÉSIDENTE :**

2590

Excusez-moi, vous pourriez nous préparer une note à cet effet, suite à la consultation que vous aurez faite, s'il vous plaît?

2595 **M. LUC VALIQUETTE :**

Tout à fait.

2600 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**M. GORDON BERNIER :**

2605 Parce que... je me pose la question, parce qu'on est intervenus sur un déversement de  
matières dangereuses à Rivière-aux-Rats, un camion d'huile lourde qui s'est renversé dans le  
fossé pour... après une collision, on a été chanceux c'était juste une cheville de bois qu'on a été  
capable de mettre dans un orifice puis, bon, l'huile lourde a arrêté de couler, mais la réflexion à  
notre *debrlefig*, on s'est dit : «Qu'est-ce qu'on aurait pu faire pour empêcher l'écoulement de  
2610 38 000 litres d'huile lourde? Il faut empêcher ça... que ça s'en aille dans la rivière St-Maurice.»

Donc, je m'imagine... là, on était en milieu plat, ça fait que là j'ai fait une déduction, j'ai  
dit : «Si on arrive...» -- parce qu'un accident n'arrive jamais dans des endroits idéaux, on ne  
choisit jamais nos endroits, puis habituellement ce n'est jamais dans des endroits idéaux. Bien,  
2615 si ça arrive dans une pente puis il y a 38 000 litres de fuel qui commence à couler, puis si nous  
autres pour une raison ou une autre ça s'enflamme, nous autres on arrive avec notre mousse  
puis on en rajoute par-dessus. Bien, ça va faire un beau filet blanc qui va couler vers la rivière  
Petit Bostonnais et la rivière St-Maurice.

2620 Bien, c'est juste une... c'est surtout à cause que c'est beaucoup en pente. Est-ce qu'il y a  
quelque chose qui a été prévu dans ce sens-là? C'est juste une question, là, ça peut paraître  
farfelu, là, mais quand on est pognés à moins 40 à faire venir de la machinerie pour faire un  
endiguement, la terre est gelée, il y a de la neige quatre pieds de rempart, on est obligés de  
chercher où est-ce que va le produit pour faire un endiguement. Voyez-vous la complexité de  
2625 l'intervention? C'est sûr qu'il y a une facture au bout puis elle risque d'être salée pour la  
compagnie d'assurances, parce que nous autres, on refile la facture à la compagnie  
d'assurances quand on intervient, je vous assure.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2630 Juste un commentaire, est-ce que vous avez des estacades dans vos équipements qui  
permettent d'intervenir sur un site de déversement? L'Environnement en utilise en tout cas et  
c'est comme ça généralement qu'on traite un déversement parce que la difficulté de faire des  
bassins, c'est à quel endroit on les fait et il faut donc prévenir, à quel endroit va se situer  
2635 l'accident?

C'est que je trouve personnellement que ce n'est pas très simple non plus de faire des  
équipements qui vont être utilisés peut-être de temps en temps. Le volume de camions qui  
circule sur les routes ici qui concerne les matières dangereuses n'est quand même pas

2640 faramineux, là. Il y a des chiffres de 30 véhicules, c'est un nombre de véhicules, bon, ça va, mais je veux dire ce n'est pas non plus une quantité extravagante. Je ne dis pas qu'il faut minimiser le risque, mais il faut le voir tel qu'il est aussi.

2645 Et dans l'intervention, bien que le commentaire de monsieur est très bien, là, est excellent, mais dans l'intervention il y a beaucoup aussi qu'on peut faire. Il y a des absorbants qui peuvent être utilisés, il y a des estacades qui peuvent être utilisées, il y a des équipements pour faire des barrages temporaires qui peuvent être utilisés.

2650 Je conviens, par ailleurs, que lorsqu'un accident arrive à moins 30 °C, c'est moins évident à traiter qu'à bon... et si on est en bordure d'un cours et cetera. Mais si l'accident arrive tout de suite après le bassin de rétention, qu'est-ce qu'on fait? En tout cas, je vous dis simplement que ça va, là, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

2655 Oui, monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2660 Monsieur Tremblay, quand on regarde la carte 1, dans l'étude d'impact, en fait on voit que le ruisseau Martel va être affecté, va être redressé dans cette carte et dans l'étude d'impact on dit aussi que le ruisseau Martel va devenir, va être redressé et va devenir le fossé de drainage de la route.

2665 D'abord, le ruisseau Martel à quel endroit est-ce qu'il se déverse? Puis aussi peut-être voir quelles sont les mesures que vous prévoyez mettre en place pour justement éviter une situation comme celle-ci, autant pour les déversements accidentels mais aussi pour les produits, dont les sels de déglçage ou tout ce qui est entretien routier qui risquent de se déverser aussi dans ces fossés-là. Est-ce qu'il y a des mesures qui sont prévues, à cet endroit-là précis pour minimiser les effets?

2670

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2675 Les sels de déverglaçage jusqu'à aujourd'hui en tout cas, ne sont pas considérés comme des matières contaminantes. On a eu une présentation selon laquelle il y a des taux qui peuvent être respectés et qui ne sont pas considérés par l'Environnement comment étant dommageables mais plutôt pouvant donner un goût à l'eau, ce n'est pas dangereux mais ça peut donner un goût à l'eau, bon.

2680 Un des grands facteurs... une des grandes mesures de mitigation qui est utilisée ou qui est suggérée par l'Environnement, c'est la dilution. Donc, le fait d'arriver dans un cours d'eau, enlève le problème, entre guillemets.

2685 Bon, pour la question de dire on traverse le ruisseau, on a mentionné dans l'étude  
d'impact qu'aux endroits où on perturbe les berges où il y a des cours d'eau, il y a des  
revégétalisations. Il y a évaluation, là, on a mentionné également qu'il y aurait cohérence entre la  
réglementation fédérale s'il y a perte d'habitat nette et la réglementation provinciale. On a  
mentionné ça tantôt dans des interventions qu'on allait s'assurer, entre les deux types de  
réglementation, parce que ce n'est pas tout à fait la même chose, là, bon.

2690 Mais donc, c'est ça qui est prévu. Il n'y a pas de bassin de décantation; en cours de  
construction oui, j'ai expliqué que l'utilisation, dans le cahier des charges c'est prévu, lorsqu'on  
déstabilise des sols au moment où il y a le travail si on veut, là, bien il y a création de filtres.

2695 On ne peut pas tout éviter, là, mais on pose... on peut installer soit des estacades, soit  
certains filtres dépendamment où on se situe, là, dépendamment du contexte qui permettent  
finalement de nettoyer en très grande partie, il y a une certaine norme qui est, je dirais, plus  
visuelle qu'autre chose, mais enfin de nettoyer l'eau de ces particules qui ne sont pas en soi un  
polluant, c'est plutôt une question de colmater le fond du cours d'eau puis... enfin, je ne suis pas  
2700 un spécialiste en la matière, mais on nous dit que ça peut être bien dommageable.

Alors ça, ces précautions-là sont prises. Par après, bien là ce qu'on a comme  
expérience, c'est que ça se replace correctement. Il y a une perturbation temporaire, il y a une  
revégétalisation, lorsqu'il y a des pertes d'habitat important, on regarde à les reconstituer et c'est  
2705 comme ça qu'on fonctionne.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2710 Mais je reviens à ma première partie de la question, le ruisseau Martel il se déverse à  
quel endroit? Est-ce qu'il va jusqu'à la rivière?

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2715 Bien, selon la carte que j'ai...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2720 Parce que je n'ai pas la suite.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

... le ruisseau Martel est ici, il va jusqu'à la rivière, là.

2725 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais ce n'est pas un ruisseau qui a un débit, j'imagine, pas un débit de dilution suffisant,  
je ne sais pas, il ne doit pas y avoir beaucoup d'eau dans ce ruisseau-là?

2730 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Bien, je ne peux pas vous répondre comme ça. Quel est le... quel est le... si vous me parlez des sels déglaçants, vous parlez des sels déglaçants?

2735 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Entre autres.

2740 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

En tout cas, si on parle de celui-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2745 Hum hum.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Quelle quantité va se rendre à l'eau? Quelle quantité va être absorbée par le sol?

2750 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais vous ne prévoyez pas du tout de mettre un bassin de... un bassin de rétention à cet endroit-là?

2755 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non non non.

2760 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Il n'y a aucune mesure de prévue.

2765 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2770 O.K. Bien, merci.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**



Ce n'est pas une exception avec ce projet-là.

2775

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est juste pour connaître un peu...

2780

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

Non, mais c'est juste pour situer, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2785

Oui, monsieur?

**M. GORDON BERNIER :**

2790

C'est parce que je m'inspire aussi de la tragédie qui est arrivée à la ZEC Tawachiche dans les années 97-98, ils ont détruit un wagon d'acide sulfurique qui montait, qui passait ici, qui s'en allait en Abitibi, trois wagons ont tombé, il y avait entre autres un wagon d'acide sulfurique, donc tout le lac ainsi que le déversoir a été contaminé.

2795

Naturellement, pour bien paraître, ils ont mis de la chaux pour neutraliser l'acidité du lac mais la faune, ça faisait longtemps qu'elle était morte, là, puis elle descendait dans le déversoir, puis les poissons étaient tous morts. Donc, il faut régénérer ça. C'est un peu ça, hein. C'est toujours -- comment je pourrais dire, donc? -- c'est toujours ce qu'on n'avait pas prévu, dans mon domaine, là, ce qu'on ne prévoit jamais c'est ça qu'il faut prévoir. Donc, j'ai cette mentalité-là parce que c'est moi qui vais être appelé à régler le problème puis à répondre à des questions par après, entre autres.

2800

2805

La même chose sur les désincarcérations que je vis présentement sur la route 155, juste un commentaire, une parenthèse, entre le kilomètre 89 et le kilomètre 93. Vous avez mon opinion là-dessus, je vous ai envoyé une lettre.

**M. CLAUDE TREMBLAY :**

2810

Nous avons un plan d'intervention, il faut être autorisé à le réaliser

**LA PRÉSIDENTE :**

Je m'excuse, là, j'en ai échappé un bout. C'est quoi...?

2815

**M. GORDON BERNIER :**

On ne parle pas de la même affaire...

2820 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**M. GORDON BERNIER :**

2825

... c'est parce qu'on fait beaucoup d'interventions de désincarcération entre le kilomètre 89 et le kilomètre 93, parce qu'il y a...

**LA PRÉSIDENTE :**

2830

Sur la 155?

**M. GORDON BERNIER :**

2835

Sur la 155, parce qu'il y a des falaises et il n'y a pas de fossé pour écouler l'eau, donc l'eau s'écoule tranquillement sur l'asphalte et ça gèle et le monde arrive dans la courbe, font un accident, puis naturellement il y a un poids lourd qui s'en vient; ça fait qu'on ramasse les morts nous autres... nous autres, on ramasse les morts. Ça fait qu'on demande depuis une quinzaine d'années que ce soit corrigé, mais ce n'est pas corrigé encore.

2840

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. C'est pour ça qu'on fait des consultations publiques, c'est pour avoir l'expertise du milieu, alors...

2845

**M. GORDON BERNIER :**

C'est parce que je ne veux pas... on veut pas revivre des affaires comme ça. Ça fait, qu'on essaie de prévoir.

2850

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on tient compte de votre intervention.

2855

**M. GORDON BERNIER :**

Merci beaucoup.

2860

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup, monsieur.

2865 J'aimerais demander au ministère de l'Environnement, poser des questions sur certains aspects, des principes du développement durable.

2870 On a parlé ici de quand même plusieurs hectares de forêt, là, 69 hectares de forêt. Si on regarde par rapport au développement durable, il y a un des principes qui... ou la définition de base dit qu'on essaie de ne pas handicaper pour les générations futures.

Si on regarde aussi au niveau du développement du transport durable, on essaie de transposer, par exemple, le transport de matériaux comme on a ici dans la région, de passer plus du modal au bimodal, c'est-à-dire d'utiliser les trains.

2875 Je me demandais s'il y a une réflexion que vous pouviez apporter par rapport à la nouvelle route, contournement Est, où on entre dans un milieu naturel en comparaison avec d'autres alternatives où on resterait plus dans un milieu urbain?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2880 Oui, Madame la Présidente. En fait, on a depuis quelques années essayé de développer un cadre d'analyse pour intégrer le développement durable dans le domaine des transports, suite entre autres à des audiences publiques pour ne pas la nommer, celle de la rue Notre-Dame, à Montréal.

2885 Et on... le ministère de l'Environnement a produit une série de principes à respecter, ça a été transmis au promoteur, ça c'est il y a quelques années et on s'est aperçus qu'on devait évoluer vers... essayer de comprendre comment dans un projet donné on vise à atteindre les trois objectifs du développement durable qui sont protection de l'environnement, on essaie de préserver la qualité de l'environnement, mais on essaie de faire du développement au meilleur coût économique, à la meilleure efficacité économique possible et aussi, on essaie de rechercher l'équité, l'équité sociale dans le développement.

2890 Et la façon de l'intégrer en évaluation environnementale, on est rendu à développer ce qu'on appelle un cadre d'analyse qui n'a pas été transmis compte tenu du moment où le présent projet a commencé, le promoteur donc ne l'a pas intégré dans l'étude d'impact parce qu'il n'était pas développé. Mais on essaie de développer un cadre d'analyse pour enrichir les projets et j'arrive à votre question, pour enrichir l'analyse des projets puis l'intégration, la prise en compte la plus concrète possible du concept.

2900 Et on en est rendu à se dire qu'il faut... il faut viser du développement durable en transport, il faut vraiment comprendre le besoin, le besoin auquel répond le projet, voir dans quelle mesure, dans quelle proportion le projet répond aux besoins, donc les besoins il peut y en avoir de plusieurs natures, ça peut être qualité... ça peut être des questions qui sont plus près des transports, mais ça peut être intégration urbaine, ça peut être revitalisation, il peut y avoir plusieurs objectifs qui ne sont pas toujours traditionnellement ceux du transport.

2905

2910 Et ensuite, regarder à l'aide d'une série de questions différentes solutions soit de rechange au projet ou au niveau des variantes, c'était votre question, différentes questions qui permettent de tenir compte de chacun des trois objectifs.

2915 Les questions qu'on peut poser vont toucher les politiques exercices de planification, la raison d'être... la raison d'être, c'est beaucoup la compréhension du projet, ses objectifs. Et les aspects d'environnement, milieu naturel, environnement, milieu humain, équité et économie.

2920 Et on a une série de questions, je donne un exemple ici, conditions de vie, on va poser, je lis la question : «Pour les aspects davantage reliés à la préservation de la qualité de l'environnement, comment se comparent les solutions au regard – on pense aux conditions de vie -- de la qualité du climat sonore, la qualité de l'air, l'émission de GES et cetera?»

2925 On a un ensemble de questions qui ne sont pas toujours toutes pertinentes à un projet donné, il faut donc user de son jugement et on a fait une sélection parmi ces questions-là, on dit certaines questions concernent vraiment les solutions de rechange et concernent aussi les variantes. D'autres questions sont réservées à l'un ou l'autre de ces paliers-là. Solutions de rechange, on pense solutions de rechange à un projet, ça aurait pu être du transport en commun, ici ce n'est pas applicable au présent projet. Les variantes, par contre, c'est applicable.

2930 Alors, on a une présentation qui a été faite à l'AQTR récemment qu'on pourrait vous déposer qui contient, dans son annexe, d'abord le titre, c'est une conférence, «Réflexions pour un cadre d'analyse environnementale des projets de transport». L'annexe contient toute une série de questions comme ça que je viens de présenter, mais pour les raisons d'être et ainsi de suite, pour les trois objectifs du développement durable.

2935 On pense éventuellement faire migrer ce cadre d'analyse dans les directives du Ministère, donc les directives qui sont données aux promoteurs au début de la procédure d'évaluation environnementale, donc comme guide. Maintenant, il y a beaucoup d'aspects, là, dans ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2940 Est-ce que vous avez -- vous n'avez pas encore débuté d'inclure ces choses-là dans les directives ou... non, pas encore?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2945 Ce n'est pas encore... ce n'est pas encore dans les directives, on est... en fait, ça a été présenté en mars au congrès de l'AQTR, ça l'est à l'ACFAS la semaine prochaine. Il y a... donc, c'est un processus un peu de validation, de soumission, de validation qui est en cours, mais on se dit que pour que ce soit efficace, les promoteurs dans le fond devraient juger, regarder l'ensemble des questions, ils peuvent en avoir d'autres, qu'ils vont dire qu'il faut traiter, il y a 2950 d'autres aspect pour un projet donné qui est relié à un des aspects du développement durable, un des objectifs du développement durable.

2955 Mais c'est quand même une bonne base de critère d'analyse qui nous fait regarder, nous  
aide à regarder peut-être des dimensions... d'autres dimensions que les dimensions  
traditionnelles dans les projets de transport qui sont plus... c'est des projets vraiment faits pour  
faciliter la circulation, faciliter le transport des personnes puis des marchandises, mais des fois  
qui sont en contradiction ou en heurt avec d'autres fonctions des villes notamment, d'autres  
fonctions donc... bien, ça peut être des villes, mais ça peut être du milieu naturel aussi, là, milieu  
humain, milieu naturel.

2960 Alors, c'est dans une... un désir d'élargir le débat, d'élever un peu le débat qu'on  
soumettrait ce cadre-là ou qu'on le proposerait dans les directives puis les promoteurs auraient  
à... ou auront vraisemblablement dans le futur à modifier les études d'impact pour tenir compte  
davantage des questions associées au développement durable puis à chacun des objectifs du  
développement durable.

**LA PRÉSIDENTE :**

2970 D'accord. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2975 Vous avez parlé du transport en commun, je comprends qu'ici à La Tuque ce n'est peut-  
être pas une application au cas actuel, mais est-ce que, par exemple, le fait qu'on a une voie  
ferrée, on a un transport ferroviaire, on a un problème de transport dû au camionnage, est-ce que  
des alternatives, des variantes ou des solutions comme l'utilisation des voies ferrées, est-ce que  
c'est quelque chose qui peut être demandé dans une directive de cet type-là?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2980 Ça le serait demandé, en fait ça serait... ça ferait partie des questions, on ne va pas  
censurer les questions. Alors, c'est un cadre qui est ouvert, qui n'est pas fermé, pas obligatoire,  
mais les questions qui sont contenues ont quand même un sens a priori et ça serait aux  
promoteurs, mais aussi à l'ensemble des intervenants de voir est-ce que la question est  
pertinente? Oui, ou ça peut même faire cheminer, faire évoluer la pensée, ils peuvent enrichir ce  
cadre d'analyse là, éventuellement.

2990 Donc, oui la question serait posée, même pour un projet comme à La Tuque, mais on  
peut penser, il y a peut-être certains projets, on va dire le transport en commun il est vraiment  
peu envisageable, si on regarde sur la Côte-Nord, peut-être aussi. Enfin, il y a peut-être une  
dimension qui est envisageable, alors c'est à l'expérience que ça va s'enrichir.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2995 Donc, c'est ajusté en fonction du contexte...

**M. LUC VALIQUETTE :**

Toujours.

3000

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... particulier du projet puis du milieu?

3005

**M. LUC VALIQUETTE :**

Oui, nécessairement il va falloir ajuster au contexte des projets.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3010

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3015

Alors, je vous remercie -- ah, pardon, monsieur Dériger a d'autres questions.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3020

Excusez-moi, dans les relevés des rapports sur les accidents qui nous ont été déposés, autant dans l'étude d'impact que dans le document DA-7 qui a été déposé lundi soir, est-ce que vous avez dénombré le nombre d'accidents de camions mais transportant des matières dangereuses? Est-ce qu'il y a un relevé qui existe pour ce genre de données ou c'est seulement les camions calculés sur le nombre d'essieux, sans considération des matières?

3025

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

3030

Les données qui sont présentées sont... ne tiennent pas compte que c'est des matières dangereuses ou pas. Lors des relevés d'accidents, ces choses-là, il faudrait faire un relevé de chacune des fiches, il faudrait faire donc ce qu'on appelle un taux épuré, il faudrait regarder chacune des fiches de taux d'accidents pour voir s'il y a une possibilité.

3035

Mais cette donnée-là n'est pas obligatoire, n'est pas inscrite sur le rapport à moins qu'il y ait une donnée comme quoi c'est un camion à essence ou ces choses-là ou il y avait des matières. Mais il pourrait très bien y avoir un accident qu'il y avait des matières dangereuses, mais qu'on ne le sache pas. Parce que ce n'est pas une donnée obligatoire au rapport d'accident.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3040

Mais comme on a vu dans l'étude, il y a quoi, environ je pense que c'est 2 à 5 % donc dépendant des endroits, là, des camions qui sont des camions de matières dangereuses, est-ce

que ce pourcentage de camions de matières dangereuses peut faire... être le même pourcentage pour les accidents ou ça n'a pas aucun lien? Est-ce qu'il y a une relation à faire entre les deux, est-ce que c'est possible ou si...?

3045

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

Je ne pourrais pas répondre à cette question-là.

3050

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non.

**M. JEAN-FRANÇOIS SAULNIER :**

3055

Je n'ai pas l'information, parce que ça serait une hypothèse... ça serait une opinion de ma part, ça ne pourrait pas être appuyé sur des faits.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3060

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3065

Alors, je vous remercie. On va lever la séance et reprendre ce soir à 19 heures.

**16 h 17 – FIN DE LA SÉANCE**

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 ayant eu lieu pendant l'après-midi du 5 mai 2004 à La Tuque, le tout conforme à la loi.

3070

---

**Line Perreault, s.o.**

3075