

**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 4

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 LA SOIRÉE

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RÉGIONAL ET DE LA RECHERCHE	3
PÉRIODE DE QUESTIONS	16
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR, IMPACT ÉCONOMIQUE	19
PÉRIODE DE QUESTIONS	29
MOT DE LA FIN.....	90

(SÉANCE DU 5 MAI 2004)
(SÉANCE DE LA SOIRÉE)
(MOT DE LA PRÉSIDENTE)

5 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir mesdames et messieurs. Bienvenue à la quatrième séance du projet de contournement de la Ville de La Tuque, route 155.

10 Je vais d'abord débiter avec une précision... avec une précision, oui, sur ce qu'on a demandé comme information sur la bretelle, j'aimerais savoir quand est-ce que vous pourrez nous déposer les documents?

15 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Ce qu'on a mentionné cet après-midi, c'est que la documentation qui a été demandée sur le climat sonore et les débits, les études de débit, le profil en long et la section type dont on a déjà parlé mais enfin qu'on va représenter, seront prêtes le 26 mai.. on va les déposer le 26, pardon.

20

LA PRÉSIDENTE :

Ça vous donne à peu près trois semaines. Ce n'est pas possible de faire ça plus tôt?

25 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

La difficulté qu'on a, comme on a mentionné, c'est qu'il faut absolument rencontrer la Ville. Si on est capables avant, remarquez on va le faire, mais le 26 on est certains. On comprend que ça ne donne pas beaucoup de jours, par exemple, avant la deuxième phase, c'est ça, je pense?

30

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

35

M. CLAUDE TREMBLAY :

On va essayer, le plus vite possible.

40 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, si vous... vous n'êtes obligés de remettre les deux documents en même temps, il y a peut-être le croquis que vous pourriez nous envoyer au départ? Hein, s'il vous plaît?

45 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui, O.K., oui oui. On peut soumettre en partie, oui ça...

LA PRÉSIDENTE :

50

D'accord?

M. CLAUDE TREMBLAY :

55

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

60

Merci.

J'aimerais demander à la représentante de la Ville, on a reçu un document sur le Règlement relatif à la circulation des camions et des véhicules. Est-ce que... on parle dans ce document-là d'une carte mais on n'a pas reçu la carte.

65

Mme JOVETTE SAVARD :

O.K. Je verrai à vous transmettre cette carte-là demain.

LA PRÉSIDENTE :

70

Oui.

Mme JOVETTE SAVARD :

75

Ça va?

LA PRÉSIDENTE :

80

D'accord, merci. Cette réglementation-là, elle date de l'an 2000, je crois. On a parlé beaucoup dans les séances de cette audience qu'il y aurait éventuellement une responsabilité de la Ville de mettre une réglementation par rapport aux camions, sinon la voie de contournement perdrait son sens.

85

Est-ce que vous avez déjà pensé ou fait des approches pour essayer de voir comment ça se ferait ou si ce serait ce règlement-là qui continuerait de s'appliquer?

Mme JOVETTE SAVARD :

90

Je crois que ça serait sensiblement le même modèle de règlement modifié justement pour tenir compte, là, de la voie de contournement. Alors, il y aurait certainement des artères qui deviendraient, là, pour de la circulation locale ou de transit, là. Ça peut être, exemple, boulevard Ducharme, la rue Saint-François, la rue Bostonnais qui aujourd'hui ne peuvent pas être

95

LA PRÉSIDENTE :

100

Est-ce que ce serait possible, sur la carte que vous allez nous remettre, de mettre un tracé préliminaire, des indications préliminaires où les camions seraient interdits, selon le scénario de la voie de contournement qui est sur la table et aussi en regard de la bretelle, s'il vous plaît?

105

Mme JOVETTE SAVARD :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

110

Merci. Alors, ce soir on avait parlé qu'on se concentrerait surtout sur les impacts économiques du projet et j'ai demandé au ministère du Développement économique et régional et de la Recherche de nous faire une présentation et ensuite on posera nos questions. Alors, s'il vous plaît, monsieur Fournier.

115

M. JEAN FOURNIER :

120

Bonsoir Madame la Présidente. J'aimerais, avant de débiter la présentation, tout simplement vous mentionner qu'hier dans le dépôt des documents, j'ai oublié de vous nommer certains documents qu'on a déposés aussi, soit la Loi 34 sanctionnée en décembre 2003 qui prend place et lieu de la Politique de développement local et régional, elle vise la création du ministère du Développement économique et régional et de la Recherche et la décentralisation aux élus municipaux de la responsabilité du développement local.

125

Aussi, on a déposé la Politique nationale sur la ruralité, l'Entente cadre de développement de la Mauricie 2000-2005, la Politique relative aux lieux d'accueil et de renseignements touristiques, la brochure touristique du Haut Saint-Maurice.

130

Dans notre présentation, quand on parle de la Ville de La Tuque, on parle aussi de toute la MRC du Haut Saint-Maurice, c'est un ensemble.

Bon, voici la description du territoire. Le territoire est une superficie d'environ 29 703 kilomètres carrés, la MRC Ville de La Tuque couvre près de 75 % du territoire de la Mauricie. La population, 15 860 personnes, soit 6,2 % de la population de la Mauricie, ce qui en fait la plus grande ville en superficie au Québec.

135

La description du territoire : on y retrouve entre autres deux communautés autochtones, Obedjiwan avec une population de 2143, Weymontachie avec une population de 1404.

140

La région possède 3500 lacs, 300 rivières, 4500 chalets, 63 pourvoiries, 9 ZEC et 2 réserves écologiques.

145

L'économie locale se définit principalement comme étant mono-sectorielle du secteur forêt. L'industrie forestière et l'industrie touristique y sont présentes. L'industrie forestière se subdivise en trois sous-secteurs, premièrement l'exploitation forestière, deuxièmement l'industrie du bois, les scieries, et troisièmement, les pâtes et papier.

150

L'exploitation forestière consiste en aménagement forestier, reboisement, débroussaillage, la récolte du bois, l'abattage, le transport des billes. 990 travailleurs y travaillent dans environ 30 entreprises, ce qui représente 15 % de l'emploi total de la région.

155

L'industrie du bois : les scieries sur le territoire les plus importantes, on a la Scierie Parent qui appartient à Kruger, c'est 210 emplois; Abitibi Consol, 140 emplois; Scierie Obedjiwan, 55; la Scierie Commonwealth Plywood limitée, 24 emplois; Gérard Crête & Fils, 86; Produits forestiers La Tuque, 98 employés. Entre autres... autres entreprises importantes dans le secteur, il y a la Coopérative forestière du Haut Saint-Maurice avec 110 employés et Rébec qui est le groupe Rémabec avec 25 filiales dont les industries John Lewis qui emploient 160 personnes. Ces entreprises-là couvrent 475 employés plus 300 employés en sous-traitance.

160

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, monsieur. Ces données que vous venez de nous présenter datent de quelle année?

165

Mme MANON FILION :

2001-2002.

170

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

175

M. JEAN FOURNIER :

Les usines... l'usine de pâtes et papier, c'est l'usine de Smurfit-Stone, 670 employés. Des caractéristiques importantes, la moyenne d'âge des travailleurs de l'usine locale se situe à 47 ans, la rationalisation importante qui a eu lieu en 94 a causé une mise à pied massive, il y a déjà eu 1100 employés à cette usine. Il y a eu des départs à la retraite... il y aura des départs à la retraite, de 20 à 40 personnes ne seront pas remplacées, il y aura une réorganisation du travail. Le renouvellement de la main-d'œuvre est à prévoir.

180

L'industrie touristique. La région de la Mauricie a connu au cours des dernières années une forte croissance au niveau de son développement. Les dépenses des touristes réalisées en Mauricie représentent globalement 172 millions en 2002, ce qui représente 2,4 % des dépenses réalisées au Québec et 22... ce qui représente aussi 22 % d'augmentation par rapport à l'année

185

2001. Les dépenses pour le territoire de la ville de La Tuque représentent globalement 28,35 millions en 2002, ce qui représente plus de 16 % des dépenses des touristes en Mauricie.

La fréquentation de la Mauricie. L'ensemble de la Mauricie, a généré 3 878 000 nuitées en 2002, soit une augmentation de 11,6 % par rapport à l'année précédente. Elle représente

190

4,5 % de l'ensemble des nuitées effectuées par les touristes au Québec. Les nuitées enregistrées sur le territoire se chiffrent -- le territoire, on parle de la région ici -- à 593 000 ce qui représente plus de 15 % des nuitées régionales.

Le volume des touristes en 2002 qui ont visité la Mauricie est de 1 487 000 personnes, pour la région de Ville La Tuque, ce sont 289 000 visiteurs, soit 19,4 % du volume régional. Le but du voyage? Le voyage d'agrément, 50,9 % et la visite de parents et amis à 40,4 %

195

représentent la majorité de la clientèle régionale de la Mauricie. Pour la Ville de La Tuque, le voyage d'agrément représente 70,1 % et la visite de parents et amis se chiffre à 23,18 %.

La promotion. La Mauricie via l'ATR s'est dotée d'un nouvel outil majeur de promotion touristique par l'application de la Loi 76, soit la taxe sur l'hébergement du 2 \$ de la nuitée. Cette

200

taxe générera d'ici deux ans 950 000 \$ annuellement à investir en promotion. Le CLD du Haut Saint-Maurice contribue pour un montant additionnel de 100 000 \$ dans une campagne radio télé publicitaire à l'été 2004.

205

Les projets de développement en cours. Aucun projet majeur de développement manufacturier ou touristique n'a été porté à la connaissance du MDERR.

Les défis à relever. La santé économique du territoire reposera entre autres sur la valeur de l'industrie forestière -- oh, excusez la vigueur de l'industrie forestière. Consolider et développer davantage l'industrie touristique, tant au niveau des équipements, des attraits ainsi que de la promotion de la région, diversifier l'économie locale.

210

Dans la suite des défis à relever, améliorer le niveau de scolarisation de la population, contrer l'exode des jeunes et des personnes âgées, améliorer la capacité entrepreneuriale chez les jeunes. S'assurer d'une quantité d'effectifs médicaux, soit des médecins, suffisante pour répondre aux besoins de la population. Poursuivre le plan de revitalisation commerciale amorcé en 99, chapeauté par le Comité de développement commercial.

215

Et nous remercions aussi le CLD et le Centre local d'emploi de La Tuque.

220

LA PRÉSIDENTE :

225 Merci. Vous mentionnez qu'il y a 1 487 000 touristes, est-ce que vous pourriez relativiser
ça par rapport au reste du Québec? Est-ce que c'est une région qui est très fréquentée par
rapport aux autres régions?

M. JEAN FOURNIER :

230 Ça représente 4,9 % des touristes au Québec, la visite des... ça représente 4,9 % de
l'ensemble des touristes qui viennent au Québec.

LA PRÉSIDENTE :

235 Puis quand vous parlez de voyages d'agrément, est-ce que ça inclut la chasse et la
pêche?

M. JEAN FOURNIER :

240 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

245 Vous dites qu'il n'y a aucun projet qui a été soumis à votre attention, chez vous, vous
donnez des permis ou des accords pour quel type de projets, des pourvoies, des...?

M. JEAN FOURNIER :

250 Chez nous, c'est surtout... bien, c'est des... jusqu'à présent, c'était des projets de
développement touristique surtout et on n'a pas de projets, là, qui émanent de la région depuis
près d'un an, là, des projets majeurs on n'en a pas, là, des promoteurs qui sont venus avec un
plan d'affaires complet nous présenter un projet, on n'en a pas sur la table.

LA PRÉSIDENTE :

255 Vous voulez dire motel, restaurant, des choses comme ça?

M. JEAN FOURNIER :

260 C'est surtout pourvoies, hébergement, là, plus haut de gamme, là.

LA PRÉSIDENTE :

265 D'accord.

J'aimerais demander à la FAPAQ qui nous a remis un document sur ce qui existe ici, là,
en termes de pourvoies, de ZEC -- attendez, là, que je le trouve -- le document DB-5. On parle
dans l'étude d'impact qu'il y a... bon, il y a un peu de pêche, il y a un peu de chasse, finalement

270 en lisant l'étude d'impact, je me disais qu'il n'y avait pas grand-chose, finalement autour... au
niveau des ZEC, des pourvoies, sauf deux ZEC, mais suite à la remise de votre document, c'est
quand même intéressant de voir qu'il y a des choses, il y a beaucoup de choses qui se passent
dans la région.

275 On a examiné cet après-midi un petit peu au niveau de l'impact sur le milieu naturel.
J'aimerais savoir de votre part, qu'est-ce que vous entrevoyez par rapport à la perte de certains
milieux humides, 69 hectares de forêt et cetera? Est-ce qu'il y aurait un intérêt éventuellement
de développer d'autres milieux que ceux qui sont sur la carte, là, que vous nous avez remise,
dans la région, là, qui nous préoccupe?

280 **M. JACQUES ARCHAMBAULT :**

Alors premièrement, la municipalité de La Tuque est, comme vous voyez sur la carte, est
ceinturée de territoires fauniques, c'est... autour de La Tuque, c'est principalement forestier et
faunique, il y a énormément de ZEC qui ceinturent La Tuque, énormément de pourvoies.

285 Sur le tronçon de la voie de contournement, elle pourrait, si par exemple chemin
Wayagamac serait perturbé, avoir des impacts sur la fréquentation des ZEC Bessonne et
Jeannotte parce que le chemin Wayagamac est le chemin très fréquenté pour entrer dans ces
territoires-là. Mais si le chemin demeure toujours ouvert comme le ministère des Transports le
290 dit, il y aura peu d'impacts.

Il n'y a pas de développement de territoire faunique, là, à moyen terme dans la région, par
exemple, des pourvoies ce n'est pas prévu d'en développer. Il y a un moratoire actuellement
sur le développement des pourvoies en Mauricie.

295 **LA PRÉSIDENTE :**

Et pour quelles raisons? Est-ce qu'il y a des raisons particulières?

300 **M. ANDRÉ ARCHAMBAULT :**

Bien, c'est tout simplement... on veut dresser un peu plus une politique de
développement des pourvoies pour éviter qu'il y en ait beaucoup trop pour la capacité, là. Mais
ça, c'est présentement en révision, d'ici peut-être deux, trois ans le moratoire va prendre fin puis
305 on va voir les possibilités de développement en Mauricie, parce que la Mauricie c'est grand, hein,
c'est 40 000 kilomètres carrés, ça fait que c'est sûr au nord, il y a encore pas mal de place pour
développer des infrastructures. Au sud, ça commence à être pas mal saturé, là.

310 Au niveau des habitats fauniques, ce qu'il faut savoir c'est que dans les années 90 le
gouvernement a adopté un règlement qui s'appelle le Règlement sur les habitats fauniques et
dans ce règlement-là, il y a onze habitats fauniques qui ont été ciblés et bien définis.

315 Dans la voie de contournement, il n'y a qu'un seul habitat faunique légalement protégé, c'est l'habitat du poisson. Or, la voie de contournement affecte surtout des petits cours d'eau, alors il y a des ruisseaux permanents, il y a des ruisseaux intermittents. Les ruisseaux permanents sont considérés être fréquentés par l'omble de fontaine, par exemple, le ruisseau Martel, ruisseau qui se déverse dans la rivière Bostonnais, la Petite rivière Bostonnais naturellement et le ruisseau... que j'appelle le ruisseau Hamelin, là, le ruisseau qui longe le chemin Hamelin, là.

320 Il y a dans l'étude d'impact une perte notée de 0,6 hectare d'habitat de poisson, là, parce que les principaux travaux qui vont se faire dans les cours d'eau sont surtout liés à la traversée des cours d'eau, c'est-à-dire la pose de ponceaux, un pont aussi. Il y a également des travaux de redressement de cours d'eau au ruisseau Martel, l'émissaire du Lac Pendu, ruisseau Hamelin.

325 Alors, ce que ça -- est-ce que vous voulez savoir un peu les impacts appréhendés ou... oui?

LA PRÉSIDENTE :

330 Oui, parce qu'on en a parlé un petit peu cet après-midi, là, mais j'aimerais, oui, entendre ce que vous avez à dire.

M. ANDRÉ ARCHAMBAULT :

335 O.K. Alors, il y a une perte d'habitat d'environ 0,6 hectare d'habitat de poisson. Lorsqu'on travaille dans les cours d'eau, il y a une possibilité bien sûr d'augmentation de la sédimentation dans les cours d'eau, une modification du lit du cours d'eau puisqu'on travaille dans le cours d'eau. Augmentation de la vitesse, lorsqu'on rétrécit le cours d'eau. Une perte de la végétation riveraine, c'est possiblement un des impacts les plus importants mais c'est quand même mineur, c'est 5,3 hectares.

345 Puis il y a la description des mesures d'atténuation qui sont généralement générales, là, et efficaces lorsque c'est bien fait, là. Les travaux, c'est toujours en période d'étiage estival, c'est-à-dire au cours du mois de juillet, là, il y a moins d'eau dans les cours d'eau; moins il y a d'eau bien moins il y a de risques d'apport de sédiments. Il y a aussi la pose de fossés de drainage qui vont se déverser dans les bassins de sédimentation pour capter justement les sédiments qui vont se retrouver là plutôt que dans les cours d'eau.

350 Il y a une stabilisation des berges qui va être apportée, ça c'est toutes des choses qui sont standardisées, là, puis les travaux bien sûr se font à sec, c'est-à-dire on ne travaille pas dans l'eau directement. Il va y avoir des dérivations ou du pompage des cours d'eau.

355 Alors, c'est toutes des mesures ça... c'est sûr l'importance c'est lors des travaux que... ce soit bien fait et le plus rapidement fait. Ça c'est très important.

360 J'ai relevé aussi le long du tracé, là, je me suis dit peut-être ça serait bien, là de... parce qu'il n'y a pas seulement du poisson là-dedans, c'est un milieu forestier, donc j'ai regardé un peu plus ce qui pouvait affecter -- parce que c'est quand même une route de 40 mètres de large, là, c'est quand même assez important -- j'ai regardé dans le système l'utilisation du territoire de part et d'autre, là, de la voie de contournement, ça veut dire environ un kilomètre de chaque côté.

365 Pour la récolte d'origaux, on peut estimer sur cinq ans, dix... environ une récolte de dix origaux, ça veut dire environ deux par année. Ce n'est pas énorme, donc on peut dire que c'est peu fréquenté, là, pour l'original.

370 L'ours, c'est récolté environ deux ours sur cinq ans, ce qui est faible. Donc, c'est peu utilisé. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas beaucoup d'ours, mais il est peu utilisé par les chasseurs ou les piégeurs.

375 La principale... la principale espèce qui va être affectée, c'est les castors puisqu'en construisant la route, bien là il faut... étant donné qu'on est dans un milieu forestier, qu'il y a beaucoup de ruisseaux, il y a également beaucoup de castors. Ça fait que ça va nécessiter le démantèlement de barrages à castors et la pose de ce qu'on appelle de prébarrages aussi vis-à-vis les ponceaux et le contrôle pour les années à venir. Mais le castor en tant que tel, n'est pas une espèce en difficulté, au contraire, là, il y a une explosion de cette espèce-là depuis sept, huit ans, là.

380 Alors, c'est les principaux... c'est les principaux impacts.

385 Le couvert forestier, bien c'est environ 76 hectares, le couvert forestier, là, qui va être... qui va être enlevé, là. Il n'y a pas d'espèces menacées ou rares dans la région immédiate. On parlait dans l'étude d'impact de tortues des bois, le seul site de ponte, là, à proximité de La Tuque c'est dans le coin... le long de la Rivière-aux-Rats, sur la rive ouest, là, il n'y a pas de mention de tortues des bois à cette hauteur-ci.

LA PRÉSIDENTE :

390 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

395 Cet après-midi, on a discuté beaucoup des différentes pertes de superficie qui étaient -- je m'excuse, parce que je n'arrive pas à vous voir, c'est un peu -- donc, on a discuté beaucoup sur les pertes des superficies qui étaient affectées par le projet. Il y avait une interrogation en tout cas qui avait été soulevée c'est la question d'un 5,3 hectares de boisé, en fait de qualité écologique, donc le boisé qui se situe principalement le long des ruisseaux ou des cours d'eau et la question qui avait été soulevée, c'est de savoir si ces boisés-là faisaient partie de la zone de

réurrence 0-2 ans, donc de terres humides qui pourraient être considérées aussi comme l'habitat du poisson.

405 Alors, je ne sais pas si vous de votre côté, vous avez pu examiner cette situation?

M. ANDRÉ ARCHAUMBAULT :

410 Non, mais si on regarde la définition du Règlement sur les habitats fauniques, lorsqu'on mentionne la perte de 0,6 hectare d'habitat du poisson, automatiquement on tombe dans la réurrence 0-2 ans, parce que la définition de l'habitat du poisson c'est...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

415 Mais la question que je pose, c'est le 5,3 qui lui est situé en bordure riveraine, donc on n'a pas réussi à avoir l'information concernant cette quantité-là, à savoir est-ce que c'est des superficies aussi dans la zone 0-2 ans. Vous n'êtes au courant de...?

M. ANDRÉ ARCHAUMBAULT :

420 Je ne peux pas répondre à ça du tout.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

425 Est-ce que vous avez la réponse, depuis...?

M. PIERRE ARNOUX :

430 Oui, suite à la question que vous m'avez posée donc cet après-midi, effectivement le 5,3 hectares n'est pas dans la zone 0-2 ans, il est inclus à l'intérieur des 67 hectares. D'ailleurs, il ne fait pas l'objet...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

435 Il est inclus?

M. PIERRE ARNOUX :

440 Il est inclus, il ne fait pas l'objet d'un impact particulier, on ne le retrouve pas dans le tableau des impacts. Donc, effectivement ce sont de la végétation ou des arbustes qui se trouvent dans des pentes, mais qui ne se trouvent pas... qui sont finalement dans le réseau de drainage vers les cours, mais ils ne se situent pas dans la zone 0-2 ans.

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

Donc, la seule perte de terres humides, c'est 0,6?

M. PIERRE ARNOUX :

450

C'est exact.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

455

O.K. L'autre question que j'avais, monsieur, c'était la question des... en fait, le fait d'ajouter une voie de contournement dans un milieu disons naturel où il y a déjà de la petite faune, de la grande faune qui utilisent ces habitats-là comme... en fait ces habitats pour ces espèces-là, le fait de venir fragmenter, je ne sais pas si le terme est exact, ou morceler l'habitat, est-ce que ça peut créer un impact sur les déplacements, sur... en fait sur l'habitat lui-même de ces espèces-là?

460

M. ANDRÉ ARCHAUMBAULT :

465

Il y a fragmentation si les animaux, c'est principalement lié au gros gibier, ça hein, la fragmentation. C'est sûr que les oiseaux eux autres vont circuler sans difficulté, les petits mammifères aussi. Vous êtes en milieu boisé, hein, tout comme la route 155 de part et d'autre de La Tuque, là. Il y a peu d'études là-dessus, mais si on se réfère, par exemple, l'autoroute 20. L'autoroute 20, c'est quand même assez large, là, les... surtout pour le chevreuil, il y a peu de traversées, c'est une barrière physique, là. Le gros gibier n'aura pas tendance à traverser.

470

Il y a eu des études là-dessus sur les emprises hydroélectriques, par exemple, qui sont quand même beaucoup plus larges, les originaux, par exemple, ne traversent pas les emprises hydroélectriques, là, ils vont se tenir à proximité, mais compte tenu du peu de densité qu'il y a dans le secteur, il y a peu d'impacts, là, appréhendés, là. Si c'était, par exemple, un ravage de chevreuils, bien là on pourrait regarder comme il faut, là. Mais je ne crains pas tellement, là, pour le gros gibier.

475

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

480

Donc, il n'y a pas de risques non plus pour, par exemple, que les... qu'il y ait des traversées puis des risques d'accidents en fait...?

M. ANDRÉ ARCHAUMBAULT :

485

Ah, il y a des risques d'accidents, c'est sûr, vous êtes en milieu forestier, il y a des risques d'accidents.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

490

Donc, il y a des risques d'accidents?

M. ANDRÉ ARCHAUMBAULT :

495 Il y a des risques d'accidents, tout comme il y a des risques d'accidents de part et d'autre
de la route 155 au nord puis au sud, là, mais il y a peu d'accidents liés avec les orignaux, là, dans
la zone...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

500 Est-ce qu'il y a des méthodes pour, par exemple, pour éviter, pour diminuer ce genre de
risques, parce que je sais qu'il y a... je pense qu'il y a des méthodes avec des réflecteurs?

M. ANDRÉ ARCHAUMBAULT :

505 Oui, ça existe. Ils ont fait des recherches dans la réserve des Laurentides à ce point de
vue là, ils mettaient des ultrasons, ils mettaient aussi des... voyons donc, de l'urine de loup et
cetera, là, tu sais pour faire fuir les proies, mais c'est rarement efficace, hein.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

510 Mais est-ce qu'il y a une problématique particulière à cet endroit-là ou si c'est un peu ce
qu'on retrouve un peu partout?

M. ANDRÉ ARCHAUMBAULT :

515 Dans la réserve des Laurentides, il y avait certains accidents, là, liés avec les orignaux,
c'est-à-dire qu'il y avait eu des collisions avec des orignaux, la densité est élevée, hein, dans
cette réserve-là. Ça fait qu'automatiquement plus il y a de bêtes, plus il y a des risques de
collisions.

520 Mais dans la zone 26, il y a très peu -- parce qu'on est dans la zone de chasse et pêche
26 -- il y a très peu d'accidents liés avec le gros gibier. Parce que la densité est d'environ deux
orignaux aux 10 kilomètres carrés, là, mais un jour ou l'autre, c'est sûr qu'il peut y avoir une
collision avec un animal, tout comme il peut y avoir une collision sur la route 155, mais c'est
525 quand même relativement peu fréquent.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

530 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

535 J'aimerais demander à la Ville, est-ce que vous avez dans le schéma d'aménagement
des choses qui soulignent la mise en valeur des forêts sous l'angle d'activités récréotouristiques
au pourtour de La Tuque?

Mme JOVETTE SAVARD :

Vous dites si on a dans le schéma d'aménagement...?

540

LA PRÉSIDENTE :

Oui, des éléments qui pourraient souligner la mise en valeur des forêts qui existent autour de la ville, du point de vue récréotouristique?

545

Mme JOVETTE SAVARD :

Oui, bon, on peut dire que sur le territoire de Ville de La Tuque, là, même le nouveau grand territoire, le schéma d'aménagement fait ressortir, je dirais, de façon très importante, la mise en valeur intégrée de l'ensemble des ressources du milieu forestier, que ce soit à proximité de la ville ou même plus dans les extrémités du territoire. On est dans un milieu de ressources, que ce soit forestières, fauniques ou récréatives. Alors, le schéma met beaucoup d'emphase sur la mise en valeur intégrée de l'ensemble des ressources du milieu forestier.

550

555

Je pourrais dire que c'est une composante importante, là, du schéma d'aménagement.

LA PRÉSIDENTE :

Et comment ça se réconcilie avec la voie de contournement puisqu'on a quand même une bonne partie de la forêt qui va disparaître?

560

Mme JOVETTE SAVARD :

Bien, je dirais, c'est tellement grand le territoire puis la superficie affectée par le schéma d'aménagement... par la voie de contournement par rapport à la grandeur du territoire, je dirais que c'est quand même assez minime.

565

570

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous un pourcentage de ce que ça représente par rapport aux forêts de toute la région?

575

Mme JOVETTE SAVARD :

Bon, la forêt ça représente, je dirais, 90 % du territoire. Le territoire, lui, c'est 30 000 kilomètres carrés. Et puis je pense que la forêt touche 60 hectares, c'est-tu à peu près ça?

580

LA PRÉSIDENTE :

Ça doit être plus.

Mme JOVETTE SAVARD :

585

Plus.. mais c'est grand, c'est tellement grand, je parle en kilomètres carrés, là. Tandis que le projet, lui, il va toucher en kilomètres carrés, je ne sais pas si monsieur Arnoux pourrait me le dire?

590

M. PIERRE ARNOUX :

Oui, 76 hectares, mais je voudrais préciser aussi que les... c'est situés dans des zones de coupe, donc c'est de toute façon, même sans projet, ce sont peut-être des forêts qui sont appelées à être coupées parce qu'il y a des droits de coupe -- je m'excuse d'avoir répondu.

595

LA PRÉSIDENTE :

600

Oui, je sais qu'il y a une partie de terrains privés, une partie de terres publiques qui sont déjà distribuées en CAAF, mais quand même il faut avoir un ordre de grandeur aussi par rapport à ce qui va disparaître en termes de végétation. Donc, j'aimerais avoir des données précises, qu'est-ce qui couvre ici la région en termes de forêt et la superficie totale et le pourcentage à l'intérieur de ça, des 76 acres, s'il vous plaît?

Mme JOVETTE SAVARD :

605

D'accord.

M. JUSTIN PROULX :

610

Madame la Présidente...

LA PRÉSIDENTE :

615

Excusez, monsieur, oui?

M. JUSTIN PROULX :

620

Mon nom est Justin Proulx de la Ville de La Tuque.

LA PRÉSIDENTE :

625

Oui.

M. JUSTIN PROULX :

630 Peut-être en réponse à votre question, ce que... pour compléter ce que madame Savard
disait, c'est difficile de relativiser. 76 hectares en fait, le territoire de la Ville de La Tuque, c'est 30
millions d'hectares. Ça fait que 76 hectares, considérant que plus de 90 % du territoire est en
milieu forestier, c'est peut-être... 76 hectares, c'est peut-être ce qui se coupe en l'espace de
quelques jours sur notre territoire, là.

LA PRÉSIDENTE :

635 D'accord. Bon, je voulais avoir une idée.

M. JUSTIN PROULX :

640 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

645 Merci. Si vous voulez intervenir parce que vous êtes de la Ville, il y a une chaise au bout
là-bas. Là, c'est pour les participants. Merci.

650 Un dernier point et je ne suis pas certaine qui peut me répondre à ça, si c'est la Ville ou
peut-être la FAPAQ, c'est que dans certaines régions il y a des aires fauniques communautaires,
surtout au niveau de la pêche. Je voulais savoir si ici à la Ville de La Tuque il y avait un tel
aménagement?

Mme JOVETTE SAVARD :

655 Il y a une nouvelle aire faunique communautaire qui a été créée il y a à peu près trois ou
quatre ans, c'est assez loin de La Tuque, c'est au réservoir Gouin. C'est un réservoir qui est
immense, c'est ça, le réservoir Gouin a le statut d'aire faunique communautaire.

LA PRÉSIDENTE :

660 D'accord, merci.

665 J'aimerais inviter -- attendez, il y a deux participants qui s'étaient inscrits dans des soirs
précédents qui n'ont pas eu la chance de venir s'exprimer parce qu'ils avaient déjà quitté et je me
demandais s'ils étaient dans la salle et s'ils avaient toujours des questions. Il y a d'abord
monsieur Yves Riberdy, est-ce qu'il est là? Non. Et monsieur Clément Audet? Non, d'accord.

Alors, ce soir on a d'abord monsieur Denis Pelletier.

M. DENIS PELLETIER :

670

Bonsoir madame.

LA PRÉSIDENTE :

675

Bonsoir monsieur.

M. DENIS PELLETIER :

680

J'ai un dossier, une pétition de 3158 noms de citoyens favorables à la voie de contournement. Je me demandais si vous désiriez en prendre possession?

LA PRÉSIDENTE :

685

Oui, vous pouvez le déposer. En général, on dépose ce type de document là avec un mémoire ou durant la période des mémoires, mais ces signatures-là datent de quelle année, de cette année?

M. DENIS PELLETIER :

690

Non non, c'est assez... ça fait plusieurs années de ça.

LA PRÉSIDENTE :

695

Donc, c'est un document d'information, alors on va le déposer au dossier.

M. DENIS PELLETIER :

700

Je vais vous le donner personnellement?

LA PRÉSIDENTE :

705

Vous le donnez à madame Poliquin à l'arrière. Merci.

Madame Hélène Langlais.

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

710

Rebonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Rebonjour.

715

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

720

Je voudrais vous dire que j'ai fait un peu mes devoirs après-midi par rapport à ce que vous aviez demandé au sujet des sentiers de motoneige et de quad, j'ai fait des appels auprès des clubs et au niveau touristique, les cartes récentes ne sont pas... soit ne sont pas jugées exactes ou soit n'ont pas été refaites depuis peu et puis il y aurait beaucoup de modifications et par rapport aux fédérations, ça donnerait des cartes de toute la province.

725

Par contre, il existe des cartes où les sentiers sont très bien définis et très bien placés, que les clubs utilisent parce qu'ils travaillent en collaboration avec ça et c'est le MRN qui détient ça et c'est au bureau de La Tuque, au niveau des divisions La Terre et Forêts. Eux, ils ont des cartes précises où on a les sentiers de quad, les sentiers de motoneige et les sentiers pédestres à l'endroit exact où ils sont autorisés de passer.

730

Par contre, ce ne sont que les sentiers autorisés, mais on m'a informée dans ma recherche que tous les sentiers qui sont autour de La Tuque sont autorisés par le MRN et les fédérations se servent de ces cartes-là pour faire la leur mais qui est provinciale. Donc, la meilleure façon d'avoir vraiment un tracé exact dans le Haut Saint-Maurice de où les sentiers passent, c'est de demander au MRN.

735

Naturellement, nous on ne peut pas avoir ces données-là parce que ce ne sont pas des cartes publiques, mais je crois que vous, vous pouvez les demander.

740

LA PRÉSIDENTE :

Merci de cette information.

745

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

750

En ce qui concerne les questions, c'est au sujet de l'étude d'impact économique. D'abord, il y a une question qui m'a fait sursauter lundi soir, vous... dans la liste des choses que vous avez demandées aux personnes ressources, vous avez parlé de la voie de contournement de Saint-Jovite. Je crois que le promoteur vous a répondu qu'il n'avait pas cette voie-là.

755

J'aimerais savoir pourquoi que les commissaires ont demandé cette étude-là? Il y a-tu quelque chose de particulier dans la voie de contournement de ce coin-là ou...?

LA PRÉSIDENTE :

En fait, c'était un autre exemple...

760 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

765

... de voie de contournement, mais elle a été déposée; elle existe et elle a déjà été déposée par monsieur Tremblay.

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

770

O.K. C'est hier qu'ils ont dit qu'ils avaient fait la correction, là...

LA PRÉSIDENTE :

775

C'est ça.

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

Celle-là, on peut la consulter?

780

LA PRÉSIDENTE :

Oui, il y a deux cas dans cette étude-là.

785 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K. Ma deuxième question, c'est que dans l'étude d'impact économique, on fait référence beaucoup à des études américaines. Il y en a une entre autres qui mentionne que : «Plus la ville où est construite une voie de contournement est peu peuplée, plus l'impact économique d'une voie de contournement est fort.»

790

Donc, il y a une étude américaine qui fait ce lien-là. Moi, j'aimerais savoir pour en arriver à la conclusion que l'impact économique à La Tuque serait faible, est-ce que cette équation-là a été prise en considération?

795

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay.

800 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Avant de passer la parole, pour répondre à la question, est-ce que je pourrais suggérer, Madame la Présidente, de passer à travers la présentation pour ensuite reprendre la question?

805 Parce que je pense que ça aiderait tout le monde à mieux saisir sur quoi on se base et.. en fait sur quoi le consultant s'est basé.

LA PRÉSIDENTE :

810 Oui, je pense que ça serait le bon moment de faire ça.

M. CLAUDE TREMBLAY :

Merci beaucoup.

815 **M. PIERRE ARNOUX :**

Oui, on va présenter l'étude d'impact économique qu'on a réalisée avec Jean-Marc Bergevin qui est économiste, donc on va se partager la présentation.

820 En premier lieu, l'étude d'impact économique a été réalisée uniquement pour la voie de contournement est, c'est-à-dire celle qui était dans l'étude d'impact, donc notre fameuse voie rouge, le grand contournement, le E.

825 Dans le cadre de l'étude d'impact qui avait été déposée au ministère de l'Environnement, il y avait déjà eu certaines considérations économiques. On avait fait une première enquête auprès de 30 commerçants, un sondage juste pour voir leur perception vis-à-vis de la voie de contournement et on avait constaté que cette perception était très négative, la plupart envisageaient des effets très négatifs sur leurs chiffres d'affaires, des fermetures de commerces et cetera.

830 On avait aussi consulté le milieu dans des ateliers de discussions qui avaient eu lieu en février 2002 où un des thèmes c'était justement les commerces et là aussi... là, les commerçants aussi nous avaient dit qu'ils aimeraient avoir une étude plus complète et ils avaient également manifesté leur inquiétude.

835 Lors de la séance d'information du BAPE en mars 2003, là également beaucoup de commerçants s'étaient manifestés, avaient jugé l'étude incomplète et c'est donc suite à cette séance que le MTQ a décidé, pour répondre aux attentes du milieu, de faire une étude d'impact économique plus détaillée.

840 Donc, les objectifs de cette étude d'impact c'est avant tout de cerner les impacts concernant les ventes au détail, c'est-à-dire évaluer un peu les éventuelles fuites commerciales qui seraient générées donc par la voie de contournement, les gens qui ne s'arrêteraient plus à La Tuque.

845 On nous avait demandé aussi lors de la séance d'information, d'étudier des projets de contournement qui s'étaient réalisés au Québec et ailleurs. Donc, on a fait... on a réalisé ceci

dans l'étude d'impact et aussi de proposer des recommandations pour atténuer les éventuels impacts négatifs.

850

Donc, ce qu'il est important de dire aussi c'est que dès le départ on a voulu impliquer les gens du milieu dans cette étude. Donc, on a présenté à la Chambre de commerce, au CLD, à la SADC le type d'étude qu'on voulait faire et on leur a demandé donc de participer à cette étude, en particulier pour déterminer... pour déterminer les périodes... parce qu'on a eu une enquête

855

origine-destination, les périodes où c'était plus favorable de le faire.

Comme on l'avait dit lors du premier soir également, on leur a proposé quatre cas semblables, des voies de contournement qui se sont réalisées au Québec et parmi ces quatre-là, on leur a demandé lesquelles ils voudraient choisir. Donc, ça a été réalisé en collaboration avec

860

le milieu.

Concernant la méthodologie pour cette étude d'impact, il y a d'abord une revue de la littérature sur les études... sur les impacts économiques des voies de contournement. Ça, ça a été réalisé principalement auprès de voies de contournement, d'études qui se sont faites aux

865

États-Unis. On a également l'étude de deux cas semblables de villes qui ont vécu des voies de contournement.

Donc, comme on l'avait dit la dernière fois, il y avait certains critères à respecter. On voulait que ce soit des villes qui avaient une problématique de transport lourd, de nuisance au

870

centre-ville, une vocation industrielle isolée, une vocation touristique aussi et quelque chose d'important, c'est que le développement... qu'il y ait des servitudes de non-accès le long de la voie de contournement pour ne pas que... pour qu'on puisse analyser des cas comparables.

Le cas de Saint-Jovite, si je me rappelle bien, je pense qu'il y avait des... que le commerce était autorisé le long de la voie de contournement. Donc nous, on ne voulait pas ça

875

parce que La Tuque, le commerce... il y a des servitudes de non-accès, donc aucune implantation commerciale ne pourra se faire.

Et également, on a essayé de réaliser une enquête origine-destination auprès des automobilistes qui sortaient de La Tuque et en leur demandant quelles avaient été leurs dépenses et s'ils auraient emprunté la voie de contournement si elle avait existé. Oui.

880

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Bonsoir Madame la Présidente, messieurs les Commissaires. Mon nom est Jean-Marc Bergevin, je suis économiste-conseil.

885

Je voulais simplement apporter une précision sur ce que Pierre vient de mentionner, c'est que la revue de la littérature sur les impacts économiques a été faite sur l'ensemble de la

890

littérature. Cependant, il n'existe pas d'étude similaire de cas au Québec qui ont tenté de mesurer les impacts des fuites commerciales suite à des voies de contournement.

895 C'est donc des études américaines qui sont sorties de la littérature et c'est pour ça qu'on a retenu donc des cas, les études de cas américaines, faute... par défaut, si vous voulez, puisqu'il n'y en avait pas au Canada, ni au Québec.

900 Alors, il y a une multitude d'études, vous comprendrez, qui ont été réalisées sur ce sujet. On en a retenu trois. Je vous dirais que j'en ai lu certainement une douzaine. Cependant, il était... il devenait apparemment inutile de toutes les résumer puisqu'elles ont toutes sensiblement les mêmes conclusions. D'ailleurs celles que j'ai choisies sont des études de synthèse, si vous voulez qui regroupent un ensemble d'études qui nous permettent de comparer 88 cas dans six États américains.

905 Ces études également... ces études ont été sélectionnées à cause de leur similitude parce que justement on prenait souvent des cas en milieu rural ou en milieu éloigné, ce qui finalement permettait une certaine comparaison avec... d'ailleurs, ce sont toutes des études qui sont sur cette base-là, des villes plutôt petites et en milieu rural ou éloigné, de sorte qu'elles sont relativement comparables à la situation qu'on vit ici.

910 Alors on parle, par exemple, de l'étude de cas dans Iowa et au Minnesota où un échantillon de 21 villes ont été choisies. Ce sont des études d'envergure, il y en avait onze dans un État, dix dans l'autre.

915 Dans chacun des cas, en passant, ce qu'on faisait c'est qu'on prend des villes de référence, de taille et de caractéristiques socioéconomiques similaires et on les compare. Et on prend les échantillons sur plusieurs années et on tente de regarder ce qui est arrivé à l'évolution commerciale dans la ville touchée par la voie de contournement et ce qui est arrivé dans les autres villes pour essayer ensuite de comparer statistiquement s'il y a eu des différences significatives dans l'évolution d'un milieu avec l'autre.

920 Dans la plupart des cas, on procédait également à des sondages auprès des commerçants, direct auprès de commerçants, pour permettre d'apprécier finalement des éléments plus qualitatifs de la mesure de l'impact sur les commerces des voies de contournement.

925 Dans la plupart des cas, on parle d'une baisse mineure des ventes dans certains types de commerces.

930 L'insatisfaction des commerçants face à l'affichage des accès de leur communauté sont les éléments qui ressortent le plus. Donc, faible baisse des ventes, mais un fait assez étonnant, vous allez le voir plus tard parce que c'est arrivé ici également au Québec, les commerçants se sont tous plaints qu'ils avaient mal planifié, quand ils faisaient la voie de contournement, les affichages puis ils disent : «Bien, on est pénalisés parce qu'on n'avait pas bien fait ça.» Alors ça, c'est un élément caractéristique qui est revenu dans la littérature souvent et qui va influencer les choix par la suite.

935

940 Alors, il y a eu cinq... il y avait cinq études ici... donc, 44 voies de contournement dans une autre des études qui a été présentée et encore une fois, peu d'impacts négatifs sur l'activité économique. Les ventes au détail ont été peu affectées et à long terme, les entreprises s'ajustent pour compenser les impacts négatifs.

945 Fait à signaler, dans plusieurs cas, ils sont très nombreux justement encore une fois, ils ont été réalisés... selon la période où ils ont été réalisés, aux États-Unis on a constaté les mêmes problèmes qu'on a connus ici, c'est-à-dire le repeuplement des voies de contournement, ce qui amenait finalement un problème qui nous amenait à faire un deuxième ou un troisième contournement dans le temps, quand les études étaient plus anciennes -- on mesurait, c'est-à-dire des voies de contournement plus anciennes.

950 Alors, dans certains cas effectivement on voit que les ajustements sont dus au fait qu'il y a eu donc repeuplement ou déplacement des commerces pour aller rechercher la clientèle qu'ils auraient normalement perdue.

955 Alors, comme on utilise les ventes au détail de façon plutôt générale pour mesurer les impacts comparés, évidemment les ventes au détail ne baisseront pas si les commerces peuvent se déplacer. Alors on parle... c'est pour ça qu'on dit qu'à long terme, dans certains cas les commerces s'ajustent comme ça.

960 Dans d'autres cas, l'effet de déplacement est compensé par un ajustement à l'intérieur du commerce. Je vous donnerais un exemple concret, si vous êtes situé dans un endroit près du centre-ville où c'est très passant, vous avez un bar ou un commerce de ce type de consommation alcoolisée et tout à coup on vient, on fait une voie de contournement et la rue devient paisible. Vous ouvrez une terrasse, donc en termes de volume vous avez une chute de clientèle puisque les passants peut-être n'arrêtent plus chez vous. Entre contrepartie, la tranquillité vous permet d'ouvrir une terrasse et de diversifier le produit, d'aller chercher différemment... une autre clientèle finalement de vous ajuster et de maintenir finalement votre commerce.

970 Ici, il s'agit d'une mesure économétrique de l'impact des VDC sur des petites et moyennes communautés. J'ai pris celle-ci notamment parmi l'ensemble des études que j'ai considérées parce qu'elle utilise des méthodes statistiques très avancées, il y avait un échantillon très considérable de données, ce qui leur permettait de faire des analyses donc multivariance dite économétrique.

975 Et elles donnaient des résultats un petit peu différent puis... comme ils étaient négatifs, j'ai pensé que c'était important de les présenter pour ne pas avoir l'air finalement de dissimuler de l'information et pour s'assurer qu'effectivement tout le spectre de la problématique était couvert.

980 Tous les secteurs donc mesurés, 23 VDC, ont subi un impact négatif d'une VDC. L'impact négatif augmente en fonction de la quantité de circulation détournée. Vous comprendrez que ce sont des liens statistiques auxquels on s'attend, mais il est toujours

985 rassurant de trouver dans nos études, parce que vous savez, ces méthodes statistiques là les résultats ne sont pas conditionnés, hein. On fait la simulation, on pèse sur le bouton, c'est comme une boîte noire à l'intérieur de la machine et là, les résultats sortent. Donc, il est quand même intéressant de constater au moins que l'impact négatif sur les ventes augmente en fonction de la quantité de circulation détournée, ce qui était le résultat attendu.

990 Plus la ville est populeuse, plus l'impact est faible, ce à quoi on référerait tout à l'heure. Toutefois, quand on parle dans le sens inverse des petites municipales affectées plus fortement, parce qu'on l'exprime ainsi également dans l'étude, on parle souvent de municipalités de moins de 2000 habitants.

995 Les stations service et restaurants les plus affectés... sont les types de commerces les plus affectés et l'économie globale de la région dans tous les cas n'est que très faiblement affectée.

Alors ça, ça conclut la revue de la littérature des études existantes aux États-Unis.

1000 **M. PIERRE ARNOUX :**

1005 Donc, la deuxième partie de cette étude, c'était les études de cas. Donc, comme on vous l'avait dit, on avait déterminé Val-d'Or et Saint-Ferdinand suivant une série de critères. Donc, il y avait évidemment une visée de la voie de contournement par les membres, je rappelle qu'on était avec les membres aussi du milieu de La Tuque, le milieu des affaires de La Tuque, une rencontre avec les représentants de la Ville et du milieu des affaires.

1010 Donc, les gens de La Tuque ont pu poser leurs questions et on a pu poser... ont pu poser leurs questions à leurs homologues et aussi une rencontre avec des commerçants qui ont vécu la voie de contournement.

1015 Donc, les conclusions... c'est sûr que dans tous les à Val-d'Or et à Saint-Ferdinand, il y avait une inquiétude de la part des commerçants avant la voie de contournement, telle qu'on la constate ici. Mais de tous les commerçants à qui on a parlé et même eux n'avaient jamais entendu... on n'a jamais rencontré, là, de commerçants qui regrettaient la construction de la voie de contournement dans ces deux cas.

1020 Ça a eu des impacts minimes ou nuls sur le chiffre d'affaires des commerces concernés, c'était... des fois, il a pu y avoir une baisse dans les premières années, mais ensuite le chiffre d'affaires est revenu à un niveau comparable.

1025 Évidemment, comme le disait Jean-Marc tout à l'heure, la disparition des camions du centre-ville a amélioré la qualité de vie et ça a eu un effet, là, positif sur les commerces et il y a d'autres commerces qui ont pu s'implanter, des commerces de... comme on disait, peut-être des cafés avec des terrasses.

Ce qui est important aussi c'est que la voie de contournement a, dans chaque cas, été vue comme un outil de développement économique, c'est-à-dire qu'elle a été vue aussi à Val-d'Or pour donner accès au parc industriel, aussi à Saint-Ferdinand. Donc, ça a toujours été lié, il y avait aussi un aspect développement économique dans la voie de contournement.

1030

Ça n'a pas donné lieu à une modification de la structure commerciale, c'est-à-dire qu'il n'y a pas eu de déplacement de... déplacement de commerces, il n'y a pas eu création de pôles aux entrées et aux sorties de la voie de contournement. Mais là encore, on nous disait que c'est une responsabilité de la municipalité. Donc, la municipalité avait contrôlé le développement. Et comme on le disait, donc le lien avec le centre-ville et la voie de contournement entre l'entrée et la sortie était primordial pour donner une deuxième chance aux gens qui seraient passés... qui auraient passé la première entrée.

1035

Et l'affichage qui est primordial pour assurer la visibilité des commerces et dans chaque cas, on nous a dit que cet affichage devait être planifié bien avant la construction. On en a déjà parlé ici.

1040

On a donc ensuite réalisé une étude sur les fuites commerciales, je vais laisser encore la parole à Jean-Marc Bergevin.

1045

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Alors, ici on a tenté de... vous avez vu que jusqu'à date évidemment on a été capable d'obtenir simplement une appréciation qualitative de l'impact que pouvait avoir une voie de contournement sur son milieu.

1050

Alors, on tentait ici de mesurer... on a tenté ici de mesurer de façon quantitative quelle pourrait être l'ampleur finalement des fuites commerciales à La Tuque si la voie de contournement était construite.

1055

Pour ce faire, idéalement vous comprendrez qu'on aurait voulu avoir des résultats qui sont mesurés sur des échantillons pris dans toute une année. Les fuites vont être proportionnelles, si vous voulez, sont attribuables aux déplacements si on peut dire du trafic de transit, hein, qui est lui-même conditionné par des motifs de déplacements tels que les vacances ou le tourisme ou autres motifs de ce genre.

1060

Donc, dans l'année si vous voulez, les volumes de circulation varient beaucoup en fonction des saisons touristiques ou des saisons commerciales, selon ce qui se passe. Il n'était pas possible, pour nous, de réaliser cela.

1065

Alors, ce qu'on a fait, on a toujours... on savait grosso modo quelles étaient les grosses périodes d'affluence. On sait que la chasse est une période importante, on sait que la pêche c'est une période importante, entre les deux il y a un certain creux et puis l'hiver évidemment il y a beaucoup moins de volume.

1070

1075 Sachant qu'on ne pouvait pas encore une fois prendre des échantillons partout, on a
décidé d'aller mesurer dans le plus gros. Alors, la seule saison qui nous était accessible qui était
de pointe, c'était la saison de la chasse. Alors, on a décidé de faire une enquête origine-
destination pendant la chasse et... pendant la période de la chasse et d'intercepter les véhicules
à la sortie de la ville, c'est-à-dire au moment où... donc après qu'ils avaient fait le choix de faire
un achat ou non et de manière à ce qu'ils puissent même à toute fin pratique, factures en main,
nous dire combien ils avaient dépensé et d'autre part nous indiquer s'ils avaient pu prendre un
trajet différent, s'ils auraient fait cette dépense-là. C'est ce que nous avons fait pour mesurer...
pour apprécier l'impact.

1080 Alors, vous voyez ici les statistiques... la compilation des statistiques que cela a données.
Maintenant, comment est-ce qu'on fait pour apprécier ça sur une base annuelle? Le ministère
des Transports a par ailleurs une base de données dans laquelle se retrouvent les flux... tous les
flux de circulation, toutes les données cumulées sur les postes, les mêmes postes que nous
1085 avons mesurés, mais sur une base annuelle.

1090 Alors, il nous a été possible, si vous voulez, de faire des projections à partir des flux
observés et des fuites observées quotidiennement sur les jours où ils ont été mesurés et de faire
des projections statistiques sur l'ensemble des dépenses pendant l'année. Ce sont les chiffres
que vous voyez ici.

1095 Alors, vous auriez eu ici donc une fuite totale -- c'est-à-dire, pardon pas une fuite totale
sur l'ensemble des gens, s'ils avaient été transposés par rapport à l'ensemble de la circulation,
on aurait eu 22,5 millions de consommation de dépenses quotidiennes annualisées. De ce
montant, 5,8 millions aurait représenté les fuites, soit 26 % et 15 millions, évidemment le solde...
non, ce n'est pas le solde, 15 millions aurait été dépensé ici et d'autres gens finalement ont
indiqué l'incertitude. On n'a pas fait la répartition des incertains, si vous voulez tout, comme dans
certains sondages on ne fait pas la répartition des indécis, si vous voulez, c'est équivalent.

1100 Alors, on a simplement considéré les dépenses déclarées comme étant la fuite
potentielle, la fuite commerciale potentielle de 5,8 millions, soit 5,3 % des ventes au détail à La
Tuque.

1105 Toutefois, je vous ramène à notre hypothèse première qui était de dire que c'était une
période de pointe, donc en principe cette fuite-là elle serait plutôt observée, la dépense était
maximale à ce moment-là, ce sont les gens de la chasse qui sont là, qui dépensent beaucoup
évidemment.

1110 Alors, du même coup j'ai fait un scénario pour essayer d'illustrer, pour permettre
d'apprécier ce que ça... pour vous permettre d'apprécier ce à quoi ça pouvait ressembler si on
avait pu pondérer de façon plus raisonnable, je vous dirais, les dépenses. C'est seulement qu'un
guide pour l'esprit.

1115 Alors, j'ai imaginé le scénario suivant, j'ai dit : imaginons que nous avons 30 jours de
chasse, donc 30 jours de dépenses maximales chasse, 30 jours de pêche, 60 jours de l'année

qui sont en période maximale. Imaginons que nous avons pendant l'été du tourisme, mais moins fort évidemment que pendant ces deux périodes de pointe, une réduction de 20 % des dépenses à ce moment-là et donc des fuites pendant cette période-là et qu'à l'hiver on réduise de 40 %, c'est-à-dire moins 60 % de la fuite pour les mois d'hiver.

1120

Si on fait ça, on réduit si vous voulez la perte estimée de 5,8 millions à 4 millions ou 3,7 % de la valeur totale des ventes au détail. Comme expert-conseil, je vous dirai que c'est une valeur que je trouve plus... probablement plus proche de la réalité que la valeur de 5,8 millions qui m'apparaît maximale, c'était l'objet de l'exercice.

1125

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Est-ce que les conclusions ou les hypothèses que vous élaborez actuellement originent du tableau synthèse d'enquête origine-destination des automobilistes octobre 2003? La synthèse qui est en annexe 2 de votre document?

1130

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

La réponse c'est oui, je m'excuse.

1135

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Non, ça va. O.K. Donc, je m'excuse, vous prenez les chiffres qui sont dans la dernière colonne à droite et vous faites un modèle annuel parce que l'enquête ici a été faite sur trois semaines, trois jours par semaine?

1140

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Voilà.

1145

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

O.K.

1150

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Alors, à chacune des journées qui est associée là, on les met dans un modèle si vous voulez qui est beaucoup plus large, qui est celui... la compilation statistique du Ministère et par projection sur... finalement ce que représentent ces journées-là, toutes proportions gardées par rapport... bien, les heures qu'on a prises dans la journée et les journées par rapport à la saison par rapport au pourcentage qu'ils représentent dans l'année et on projette pour l'ensemble de l'année.

1160

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

O.K. je voulais connaître l'origine, merci.

1165

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Alors, quand on a fait la question évidemment, on avait une certaine ventilation des dépenses pour pouvoir apprécier quel était le type de commerces qui seraient affectés. Vous l'avez vu, bon on n'en a pas parlé tout à l'heure, mais dans la littérature ce sont des choses qui ont été identifiées, notamment les postes d'essence vous le comprendrez, ce sont des endroits qui sont particulièrement sensibles aux fluctuations dans le déplacement des voitures.

1170

Les voitures qui ne passent plus au centre-ville ou qui ne passent plus à l'intérieur de la ville, ne peuvent plus arrêter aux postes d'essence de toute évidence, à moins qu'ils soient déplacés. Et du même coup, ce sont ces commerces et vous voyez d'ailleurs les dépenses déclarées de gens, l'essence occupe une part très importante ainsi que l'épicerie, 40 % et 23 % respectivement.

1175

Toutefois, tel que mentionné dans l'étude, il serait très possible que ces commerces soient relocalisés pour recapter finalement une partie importante des... se relocalisent eux-mêmes, pardon, pas soient relocalisés mais se relocalisent d'eux-mêmes pour capter une part importante des fuites potentielles.

1180

On parle ici d'un effet de transfert. On vous parlait tout à l'heure que quand on a rencontré la communauté des affaires de la région, on s'était mis d'accord sur la méthodologie, on avait analysé la problématique. À la base, on ne tentait de mesurer quels étaient les effets de transfert, la communauté acceptait le principe que bien sûr que si on fait un changement, ça peut déplacer le commerce d'un commerce à l'autre, mais ça en soi ce n'est pas une perte sèche pour l'économie locale. Ce qu'on tentait de mesurer surtout, c'était les pertes sèches de l'économie locale.

1185

1190

Alors c'est pour ça que je vous souligne ceci, c'est que si, soit au début ou à la fin et au début et à la fin de la voie de contournement, on permet finalement l'implantation de commerces du type stations service avec un petit dépanneur, il est probable qu'on puisse récupérer une forte partie des fuites commerciales anticipées qui peuvent totaliser encore une fois entre 5,8... entre 4 % et 5,8 % et, en fait, les réduire peut-être de la moitié facilement si on fait... par cette simple mesure. Ce qui fait qu'au total, il serait possible d'anticiper que la variation pourrait être aussi faible que 2 %.

1195

1200

Évidemment ça, ça ne tient pas compte de la capacité d'innovation des commerçants qui elle-même peut réduire, comme je vous l'expliquais tout à l'heure, en changeant la nature du commerce ou la nature des activités à l'intérieur d'un commerce existant pour minimiser finalement l'impact de la voie de contournement.

1205

Alors voilà, c'est... donc, on a un impact faible sur les commerces globalement anticipé du moins. Épicerie, restauration, essence et hébergement sont les plus touchés avec une baisse de 4 % qui pourrait être envisagée selon mon estimé. À long terme, il y aura toujours la possibilité d'ajustement des entreprises et les enjeux-clés encore une fois demeurent l'affichage et la signalisation.

M. PIERRE ARNOUX :

Dans cette étude, on a également fait une série de recommandations, mais je pense qu'il faut plus les prendre comme des pistes de travail, c'est évidemment à la Ville et aux intervenants socioéconomiques à décider et c'est surtout pour allumer un peu des lumières, là, sur les points qui nous paraissent importants.

Donc d'abord, l'importance du lien entre la voie de contournement et le centre-ville, un lien entre l'entrée et la sortie, par le chemin Wayagamac, c'est apparu essentiel, c'est ressorti dans les deux municipalités. Ce qu'on disait, une autre chance de rejoindre le centre-ville et aussi peut-être pour créer cet impact de développement économique lié à la voie de contournement, il pourrait y avoir un potentiel de développement le long du chemin Wayagamac. Alors, on sait que bon ça serait proche de l'échangeur avec la nouvelle route 155, il y a la présence d'aqueduc, donc il y a une possibilité qui pourrait être regardée par les intervenants.

Ça pourrait absorber une partie du trafic lourd, on sait que... on l'a vu hier, certaines usines sont situées à proximité, la John Lewis en particulier qui pourrait donc utiliser cette voie de contournement. Et on a parlé, on pourrait ajouter aussi, la question de sécurité. Certains intervenants hier ont mentionné l'importance de la bretelle à cause de la localisation du poste de la Sécurité du Québec, des pompiers, du poste d'ambulance.

L'affichage et la signalisation donc on en a parlé beaucoup, que c'est important de le planifier, de le négocier avant le début de la construction. On sait aussi qu'il y a deux types de signalisation : celui dans l'emprise dont les fameux panneaux bleus et à l'extérieur qui est plus sous la juridiction de la municipalité.

On en a parlé aussi, la création d'un comité de travail entre le Ministère d'une part et les différents intervenants, la Ville, tout le milieu socioéconomique et on a dit que le MTQ, monsieur Tremblay l'a encore précisé, serait prêt à appuyer évidemment ce comité.

Concernant le développement commercial aux entrées et à la sortie de la voie de contournement, donc on sait que ces points d'entrée ça va devenir des endroits stratégiques et privilégiés pour le développement.

C'est sûr que c'est un vaste débat qui devrait... que la municipalité et les intervenants devraient... sur lequel ils devraient de pencher. C'est sûr qu'il y a une possibilité d'intercepter ces fameuses fuites. C'est sûr que s'il y a un poste d'essence avant, bon bien là les camionneurs s'arrêteraient à ce poste d'essence et l'argent resterait dans le milieu.

C'est sûr que la façon dont doit se faire, qui doit avoir priorité? Ça encore une fois, là, c'est un débat à notre avis que la municipalité et les intervenants devraient avoir.

1255 On a parlé hier concernant le bureau d'information touristique, quand on est allés à Val-
d'Or, le kiosque touristique de Val-d'Or était situé après la voie... le départ de la voie de
contournement et ils l'ont déplacé parce qu'ils se sont rendu compte que le kiosque touristique
c'est un peu la première vision de la ville par les gens qui... par les automobilistes, c'est eux qui
orientent les automobilistes, qui peuvent les orienter donc vers les commerces et services du
1260 centre-ville. Donc pour eux, c'était important que le kiosque touristique soit situé avant le départ
de la voie de contournement.

1265 Donc, on sait qu'ici le... on sait qu'ici le bureau d'information touristique est dans le parc,
il serait situé après le départ de la voie de contournement. Ce qu'on dit là encore, c'est il y aurait
peut-être lieu que la municipalité évalue si c'est nécessaire ou non de déplacer ce kiosque.

1270 On a parlé aussi des accès, des accès... des portes d'entrée de cette voie de
contournement, la nécessité que ce soit des accès sécuritaires, mais on l'a vu hier avec
monsieur Tremblay que c'est prévu dans le design, le doublement des voies effectivement, parce
qu'à Saint-Ferdinand, c'était un problème en particulier, et la nécessité d'un aménagement
soigné des portes d'entrée de La Tuque.

Bien voilà, ça conclut la présentation.

LA PRÉSIDENTE :

1275 Merci. Alors, madame si on reprend votre question de tout à l'heure, c'est...

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

1280 Si j'ai compris dans la présentation de monsieur Bergevin, il a dit un élément qu'on n'avait
pas eu, nous, parce qu'on a fait partie du comité comme il en a fait mention, donc cette étude-là
nous a été présentée, un élément nouveau que je ne connaissais pas, c'est que les villes
considérées peu peuplées sont des villes de 2000 habitants et moins, si j'ai bien compris. Je
voudrais me faire préciser ça?

1285 **M. JEAN-MARC BERGEVIN :**

Oui, c'est le cas si je ne me... je le fais de mémoire, mais je suis presque certain que ça y
figure dans l'étude.

1290 **Mme HÉLÈNE LANGLAIS :**

O.K. Donc, vous avez considéré qu'une ville comme La Tuque à presque 12 000 de
population n'est pas une ville peu peuplée?

1295

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

1300 Il s'agit... là, où on fait ce commentaire, il faut se rappeler que c'est la partie qualitative de l'étude, ce n'est pas la partie où on a chiffré... quand on a chiffré, on a mesuré les fuites effectivement observées et on a fait les projections en fonction des statistiques de fréquentation. Donc, ce sont des mesures qui s'appliquent spécifiquement et seulement d'ailleurs à La Tuque, donc implicitement prennent compte de sa taille... prennent en compte sa taille.

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

1305 D'accord, ça fait l'objet d'ailleurs de ma deuxième question. C'est que comme l'ont dit ceux qui ont présenté la présentation, le milieu était d'accord avec la méthodologie, ça nous a été présenté avant puis effectivement, on était d'accord. Mais ce qu'on s'était fait expliquer c'est que les gens qui seraient interrogés sur ce qu'ils avaient dépensé à La Tuque, d'où ils venaient puis
1310 où ils s'en allaient, seraient les gens qui n'étaient pas des gens Latuquois, des gens qui étaient de passage à La Tuque puis qui se feraient demander pourquoi ils venaient.

Pendant que le sondage a eu lieu, il y a plusieurs de nos membres, parce que nous à la
1315 Chambre de commerce, on tenait nos membres au courant de toutes les démarches qu'on faisait dans ce projet-là, plusieurs de nos membres sont venus nous voir en nous disant qu'ils avaient répondu au questionnaire malgré le fait qu'ils avaient dit à la personne qui prenait en note : «Je suis de La Tuque, je ne suis pas supposé de répondre au questionnaire», la personne leur disait : «Non non, tu réponds.»

1320 Et il y en a même qui sont venus nous dire qu'ils se sont faits demander comme dernière question : «Êtes-vous pour ou contre la voie de contournement?» Ça, ce sont des éléments qui n'apparaissent pas dans l'étude.

Moi, je veux savoir dans les données qu'on a aujourd'hui, est-ce qu'il y a des gens de La
1325 Tuque qui ont répondu? Parce que si ce sont... admettons s'ils se sont faits demander : «Auriez-vous pris la voie de contournement?», qui était la vraie question, là, sur le questionnaire, bien c'est sûr qu'ils vont dire non, ils viennent de La Tuque.

Bon, ces données-là sont... est-ce qu'elles sont dans l'étude d'impact économique et si
1330 elles ne le sont pas, est-ce qu'elles ont été rejetées parce que les gens étaient de La Tuque ou elles figurent dans un autre document qu'on n'a pas?

M. PIERRE ARNOUX :

1335 Premièrement, il n'y a pas d'autre document que vous n'avez pas. Deuxièmement, concernant l'enquête origine-destination, on peut peut-être passer la parole à monsieur Pierre Lord qui a préparé l'enquête origine-destination.

LA PRÉSIDENTE :

1340

Bonsoir monsieur Lord.

M. PIERRE LORD :

1345 Bonsoir. Les questions qui ont été posées lors de l'interception des gens, ce qui avait été posé, c'était dans un premier temps : «Si une voie de contournement de la ville de La Tuque était construite, l'utiliserez-vous?»

1350 Et il y a eu des commentaires qui ont été apportés lors de la réalisation de l'enquête et la question a été modifiée pour -- attendez un peu, ça c'était la question qui a été administrée à deux postes et au début, c'est qu'un poste avait été... on avait une question qui était : «Choisiriez-vous d'éviter de passer dans la Ville de La Tuque pour vous rendre à votre destination finale?»

1355 Ça fait que dans le rapport, on présente l'analyse en fonction justement de ces questions-là qui ont été posées.

LA PRÉSIDENTE :

1360 Oui, monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1365 J'aimerais... en fait, ce que je peux comprendre c'est que ce qui a été demandé c'était de faire une étude sur les véhicules en transit?

M. PIERRE LORD :

1370 C'est exact.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1375 Sans... en fait, ceux qui sont vraiment en transit, donc pas les locaux. Moi, la question que je me pose c'est pourquoi avoir juste utilisé les automobilistes? Pourquoi les camionneurs en transit n'ont pas été enquêtés?

M. PIERRE ARNOUX :

1380 Je pense que c'était accepté par le milieu, la crainte du milieu c'était que les automobilistes utilisent la voie de contournement, donc c'est pour ça... les camions, je pense que tout le monde, c'est vrai qu'il y a des commerces qui dépendent du camionnage, mais dans l'enquête auprès des commerçants qu'on avait faite lors de l'étude d'impact, les 30 commerçants qui étaient situés le long de la route 155 actuelle et qui dépendaient... qui dépendaient -- c'était l'hébergement, la restauration -- qui dépendaient du trafic routier, on s'est aperçu que le
1385 camionnage n'est pas important dans le chiffre d'affaires, dans les dépenses.

Donc, comme c'était surtout les automobilistes, la crainte du milieu c'était que les automobilistes de transit utilisent la voie de contournement, ce n'était pas les camions. Donc, c'est la raison pour laquelle on n'a pas pris de camion dans notre étude.

1390

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais donc, la... en fait, la perte de 5,8 millions qui est peut-être même 4 de façon plus réaliste, donc tantôt on a dit 5,8 c'était un maximum, mais pour les automobilistes, c'est-à-dire que ça pourrait être plus si on ajoute la perte si minime soit-elle, mais quand même une perte des camionneurs en transit?

1395

1400

M. PIERRE ARNOUX :

Oui, mais comme je vous disais, dans les commerçants on avait identifié tous les postes d'essence qui étaient le long de la route 155, tous les restaurants, tout l'hébergement, vraiment c'était minime, là, cette dépense. Effectivement, elle n'a pas été mesurée.

1405

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais revenir avec monsieur Lord. Quand vous dites que tous les gens qui ont été... tous les répondants en fait on été calculés dans l'étude, c'est bien ça, donc il peut y avoir des gens qui venaient de La Tuque?

1410

M. PIERRE LORD :

C'est exact.

1415

LA PRÉSIDENTE :

Et est-ce que vous êtes capable d'identifier le nombre par rapport au nombre total?

1420

M. PIERRE LORD :

Si ça l'a été identifié dans le rapport, on le présente pour chacun des postes d'enquête, là, comme monsieur Bergevin disait, il y a un poste qui a été fait au sud de La Tuque, un au nord et un sur le chemin La Croche, là, ça fait qu'à chaque endroit on identifiait ceux qui... leur provenance.

1425

LA PRÉSIDENTE :

1430 D'accord. O.K. Donc... j'ai lu le rapport, il y a deux jours, là, je ne me souviens plus de ce détail-là, excusez-moi. Donc, c'est très clair dans le rapport ce que vous dites...

M. PIERRE LORD :

1435 Bien, on...

LA PRÉSIDENTE :

... si les gens viennent de La Tuque ou s'ils sont des gens... des touristes en transit?

1440

M. PIERRE LORD :

Effectivement.

1445

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1450

J'imagine que vous faites -- vous permettez? -- j'imagine que vous faites référence au tableau synthèse qu'on retrouve à l'annexe 2, où on retrouve ces données-là?

M. PIERRE LORD :

1455

Oui.

M. MICHEL MERCIER , commissaire :

1460

O.K. Le débit des jours moyens annuels qu'on retrouve dans la première colonne ici, 3500, 2500, 2300, est-ce que c'est le débit pour les deux directions?

M. PIERRE LORD :

1465

C'est un débit effectivement pour les deux directions.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Bon, donc si je veux une direction, je divise par deux?

1470

M. PIERRE LORD :

C'est exact.

1475 **M. MICHEL MERCIER, commissaire :**

O.K. Le total de véhicules interceptés est de 4600.

1480 **M. PIERRE LORD :**

C'est exact.

M. MICHEL MERCIER , commissaire :

1485 Qui correspond à presque la totalité, durant ces 9 jours-là de la moitié des directions parce que le total des deux directions, ça fait 8300. Et je me demandais...

M. PIERRE LORD :

1490 Bien c'est parce que les relevés ont été faits comme on disait, c'est fait du lundi au mercredi...

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1495 Trois jours par semaine?

M. PIERRE LORD :

Trois jours.

1500

M. MICHEL MERCIER , commissaire :

Puis trois jours différents...

1505 **M. PIERRE LORD :**

C'est ça.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1510

... trois semaines différentes.

M. PIERRE LORD :

1515

C'est ça, puis à ce moment-là c'est fait dans les périodes les plus fortes, c'est les périodes de 7 heures aller jusqu'à 19 heures. Normalement ça, ça représente autour de 70 % du débit de la journée. Ça fait qu'il faut faire attention lorsque...

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1520

Oui, bien ça porte à confusion lorsqu'on le regarde.

M. PIERRE LORD :

1525

Parce que dans une répartition journalière...

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Oui?

1530

M. PIERRE LORD :

... grosso modo il y a à peu près 70 % du débit qui a lieu durant la période de 7 heures à 19 heures le soir, puis la nuit bien là, il y en a à peu près 30 %, là, qui rentre.

1535

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

O.K. O.K. À part ça, est-ce qu'il y a une raison pourquoi le sondage ou l'interception s'est fait sur trois semaines, trois jours par semaine au lieu de faire les trois postes la même semaine?

1540

M. PIERRE LORD :

C'est des questions de logistique, là, avec la firme qui a réalisé l'enquête, là, parce que pour avoir des enquêteurs, question de formation, puis à ce moment-là bien eux autres préfèrent utiliser des gens, là, qui sont rodés, là, puis...

1545

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

O.K.

1550

M. PIERRE LORD :

Ça fait que plutôt que d'avoir trois équipes, là, qui vont faire ça simultanément, là.

1555

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Et le choix du lundi, mardi, mercredi est-ce qu'il y a une...?

M. PIERRE LORD :

1560

Bien, disons, ça a été ciblé en fonction des journées ouvrables qui étaient assez... des journées d'importance, là.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1565

O.K. Vu qu'il y a eu 4600 interceptions durant ces neuf jours-là, est-ce qu'on connaît le nombre de véhicules total qui a passé pour connaître le pourcentage de véhicules interceptés?

M. PIERRE LORD :

1570

Le nombre de véhicules, on avait...

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1575

Oui.

M. PIERRE LORD :

1580

... on avait des... ce qui a été fait en parallèle, là, à l'enquête O-D, c'est qu'il y avait une classification manuelle qui était faite, donc il y avait des observateurs qui identifiaient tous les types de véhicules qui passaient à chacun des postes d'enquête et il y avait également ce qu'on appelle nos stations nous autres de comptage, c'est des boucles qui sont dans le pavage, à ce moment-là, avec l'induction magnétique. Puis à ce moment-là, à chaque fois qu'il y a un véhicule qui passe, c'est enregistré, ça fait que là il y a eu une correspondance qui a été faite entre les classifications, là, qui ont été faites, là.

1585

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1590

Mais je veux dire, vu qu'il y a eu 4600 véhicules interceptés, questionnés, est-ce qu'il en a passé durant ces neuf jours-là 8000, 7000 ou... pour savoir combien de véhicules vous avez interceptés pour vérifier la valeur ou...

M. PIERRE LORD :

1595

Bien, je pourrais...

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1600

... la qualité du sondage ou...?

M. PIERRE LORD :

1605 Hum hum. Je pourrais vous déposer demain le pourcentage exact, là, disons que je ne l'ai pas ici, là.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1610 Oui, O.K. Sur les 4600, on dit que le poste numéro 2 représente 25 % des interceptions?

M. PIERRE LORD :

Oui.

1615

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1620

Est-ce que ça veut dire que les données recueillies au poste 2, à 25 % des interceptés au total, sont aussi fiables que le poste 1 qui représente 43 % et le poste 3 qui représente 32 %?

M. PIERRE LORD :

1625

Bien, disons le poste 1 est celui où on observe le plus gros débit, là, qui est au sud de La Tuque.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1630

Oui.

M. PIERRE LORD :

1635

Donc, si on compare 25 à 43, c'est presque du simple au double, là, donc c'est... c'est dans les ordres de grandeur, là, qui se sont... qui reflètent l'importance de chacun de ces axes-là.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1640

Oui, c'est parce qu'au poste 2, le débit est de 2500 et au poste 3 c'est 2300, donc il y en a plus au poste 2, mais ils représentent 25 %, c'est...

M. PIERRE LORD :

1645

Bien, disons... je parlais entre...

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

J'essayais de faire le lien entre ces trois postes-là, oui.

1650

M. PIERRE LORD :

... le poste 1 et 2, là. Le poste 1 le débit est de 3400... 3500...

1655

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

3500, oui.

1660

M. PIERRE LORD :

C'est ça. Ça fait que lui, par rapport à l'autre, bon, disons qu'il... si on parle de 25 % pour, là, vous parliez du poste 2...

1665

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Oui.

1670

M. PIERRE LORD :

... par rapport à l'autre de 43 %, bon c'est dans les ordres de grandeur comparables. C'est sûr que le poste 3, lui, il semble un peu plus représenté que le poids... mais c'est... c'est en fonction, je veux dire, c'est... la circulation est une donnée qui est difficile à saisir, là, ça fait que c'est pour ça que c'est...

1675

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Oui, c'est parce que tous les chiffres qu'on a eus tantôt reposent sur ça, là, en fait.

1680

M. PIERRE LORD :

Hum hum.

1685

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

O.K. Et tantôt, je demandais le pourcentage d'automobilistes interceptés, par rapport à ceux au total qui étaient passés par là, vous me dites qu'on peut avoir le pourcentage?

1690

M. PIERRE LORD :

Oui.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1695

Est-ce que c'est possible d'obtenir la même chose pour l'enquête origine-destination du camionnage de septembre 2002?

M. PIERRE LORD :

1700

Oui.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1705

O.K.

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

1710

Si vous me permettez, la fiabilité relative justement va être fonction du débit qu'on n'a pas actuellement, comprenez-vous. Le 25 % par rapport au total qu'on a échantillonné n'a pas vraiment... c'est l'importance relative de la taille de l'échantillon par rapport au flux total dans le tracé donné qui est vraiment la donnée significative pour ce que vous recherchez, si j'ai bien compris ce que vous recherchez.

1715

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

Oui oui oui.

1720

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

D'accord.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1725

O.K. Merci.

M. PIERRE LORD :

1730

Parce qu'il y a eu -- si vous me permettez -- il y a eu une expansion en fonction justement du fait du nombre qu'on a intercepté sur le nombre total qui est passé, là. Ça fait qu'on a ramené ça sur une base, là, justement pour refléter l'importance du trafic qui passait, là.

M. MICHEL MERCIER, commissaire :

1735

Ça va, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1740

Madame Langlais, avez-vous d'autres questions?

Mme HÉLÈNE LANGLAIS :

1745

J'aurais une dernière question, si vous permettez. J'aimerais savoir s'il y a des moyens ou une mesure atténuative qui est prévue dans le projet de la voie de contournement pour contrer justement les effets des pertes économiques? Est-ce que ça fait partie du projet?

M. CLAUDE TREMBLAY :

1750

Ce qui a été mentionné figure un peu dans les recommandations à savoir... on a parlé de l'importance de la signalisation, on a parlé de l'importance d'une deuxième chance et on a parlé aussi dans la première journée, je crois, de la possibilité pour la municipalité de modifier, si on veut ou d'aider ces commerçants à se relocaliser par un règlement de zonage approprié ou en réservant des zones appropriées.

1755

Alors nous, je réitère encore mon offre qui est déjà lancée, puis même j'ai eu un nom récemment, de faire un comité pour la question de signalisation. Si les gens veulent qu'on discute de cas ou qu'on recherche avec eux des cas. J'ai donné celui... le cas de Sainte-Anne-de-Portneuf aussi où il y a eu une solution un peu innovante.

1760

On peut participer, mais il est clair que c'est un travail d'équipe vraiment avec... le ministère des Transports dans ce... pour cette problématique-là participe mais évidemment n'est pas le principal acteur, je dirais.

1765

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'aurais des questions par rapport à l'étude aux États-Unis. Quand vous parlez de similitudes, j'aimerais savoir comment on définit dans ces études-là le milieu rural et milieu éloigné, quand vous parlez tout à l'heure de ces deux termes-là en relation ici avec La Tuque, est-ce qu'on... La Tuque, c'est un milieu urbain puis les études, si j'ai bien compris, la plupart des contournements se font dans des milieux ruraux ou éloignés, c'est ça?

1770

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

1775

Oui, en fait ce qu'ils ont fait -- vous comprendrez, il y en a beaucoup, hein, ça fait que je synthétise, là -- mais essentiellement, je voudrais que ça tombe sous le sens ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont regardé les distances des communautés qui sont relativement petites. Donc, je dirais moins de 50 000 habitants souvent, et qui sont relativement éloignées de grosses agglomérations, donc qui ne sont pas un satellite d'une grande agglomération mais bien relativement isolées. Là, ils ont des mesures de distance et même dans certains cas, ils font des

1780

appréciations des distances par rapport à la voie de contournement et cetera et cetera, mais ce sont les caractéristiques qui sont utilisées. Donc, l'isolement relatif de la communauté par rapport à des grands centres urbains, des mégapoles, si vous voulez.

1785

LA PRÉSIDENTE :

Et aussi, dans ces études-là, est-ce qu'on... on doit sûrement donner, par rapport à la méthodologie qui a été suivie, ce serait quoi le facteur d'erreur, au niveau statistique de leurs échantillons?

1790

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Oui, bien en fait la variable-clé, c'est la variable de Student et puis ce sont toujours des indicateurs qui sont statistiquement significatifs. Alors, quand on parle d'impacts qui sont faibles, c'est que les valeurs sont relativement faibles, peut-être moins de 1 % sur la valeur du commerce, mais finalement significativement... significatives sur le plan statistique. C'est comme ça qu'on permet de parler.

1795

1800

La dernière étude dont je vous ai parlé, celle que je trouvais pour un économiste particulièrement intéressante bien qu'elle est plus tortueuse un peu sur le plan scientifique, en fait plus corsée, là, à ce moment-là c'est une étude économétrique, donc c'est le R^2 qui est la mesure... donc la mesure... la variance, le facteur explicatif du modèle total et en général, sur trois des quatre variables, il était à 60 %... trois des quatre types de commerces qui étaient utilisés, parce que quand je vous parlais tout à l'heure qu'on a mesuré l'impact des contournements en fonction de différents types de commerces. Alors, on a regroupé les ventes au détail, par types de commerces, la restauration, l'hébergement, les postes d'essence, j'oublie le quatrième, et en fait, sur les trois principaux, il était à 60 % le R^2 et seulement sur l'essence, il était à 30 %.

1805

1810

La raison pour laquelle je vous mentionne ça, c'est que je trouvais ça assez spécial de voir que l'article portait justement beaucoup sur l'essence parce que l'impact sur les commerces d'essence, on en discutait beaucoup, il était plus négatif que les autres, alors que les autres, l'impact était très faible, sur les commerces.

1815

Donc, ce qu'on disait dans l'étude globalement c'est qu'on remarque encore une fois un impact très faible, sauf qu'il est plus fort sur les commerces d'essence.

1820

Toutefois, sur le plan statistique quand on regardait ce que le modèle nous disait, c'est que la variance expliquée par le modèle, par rapport à l'impact sur les commerces d'essence était beaucoup plus faible que par rapport à l'ensemble. Ça veut dire ça que dans le fond, il y a beaucoup d'autres facteurs exogènes à ce qui a été mesuré qui expliquent les variations dans les ventes au détail du commerce de l'essence comme, par exemple, le prix mondial du pétrole, en passant.

1825

LA PRÉSIDENTE :

1830 D'accord. J'aurais des questions plus par rapport à l'étude pour la Ville de La Tuque. On
1835 parle dans l'étude d'impact qu'il y a eu... on a trouvé qu'il y avait sept commerces qui avaient dit
qu'ils fermentaient s'il y avait une voie de contournement. Il y a une carte, je pense, dans l'étude,
je ne me souviens plus quel numéro, là, la carte numéro 4. Est-ce que c'est possible de localiser
les commerces sur cette carte qui ont dit qu'ils fermentaient?

M. PIERRE ARNOUX :

1840 Il faudrait que je les revérifie, je ne les connais pas par cœur, là, ceux qui ont dit qu'ils...

LA PRÉSIDENTE :

Après la pause, on pourrait avoir une réponse?

1845 **M. PIERRE ARNOUX :**

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1850 Oui, d'accord.

J'aimerais savoir dans cette étude, finalement ça a été fait pour... là, je me réfère plus à
l'étude, là, qui est dans l'étude d'impact, on parle surtout de commerces qui sont, d'après la
1855 carte, là, qui sont le long de la 155 actuelle.

Est-ce qu'on a fait des choses pour les achats spontanés, par exemple, parce que là on
imagine que les gens qui sont sur la 155 vont s'arrêter sur la rue Bostonnais, François,
Ducharme et cetera, mais il y a quand même aussi des commerces sur les rues parallèles en
1860 arrière ou au centre-ville. Est-ce qu'il y a des données par rapport aux autres commerces?

M. PIERRE ARNOUX :

1865 Non, on a choisi sciemment que les commerces soient le long de la route 155 et qu'ils
soient tous des commerces reliés au trafic automobile, donc on... parce que bon, pour avoir ceux
qui étaient en partant les plus affectés.

LA PRÉSIDENTE :

1870 Donc, le commerce de transit autre qui est vraiment sur la 155, là, vous n'avez rien
d'autre?

M. PIERRE ARNOUX :

1875 Non.

1880

LA PRÉSIDENTE :

1885 Pour vous, finalement les petits commerces ce serait quoi le facteur de... le rapport de vulnérabilité par rapport aux petits commerces, c'est quoi le facteur indirect par rapport aux commerces qui sont étudiés?

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

1890 Je ne sais pas je saisis bien votre question mais je vais tenter d'y répondre.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1895

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Je vous dirai que pour qu'il y ait plusieurs fermetures de façon significative, par rapport à une baisse du chiffre d'affaires tel qu'on... on n'oublie pas que c'est le chiffre d'affaires, hein, ce n'est pas les profits, là.

1900

Alors imaginez-vous, par exemple, si... mettons on prend notre chiffre à peu près le plus grand, là, qui serait 5 % juste pour faire des chiffres simples, 5 %. Si vos chiffres d'affaires baissent de 5 % puis que vous faites 20 % de profit, de marge de profit, ça vous représente 1 %... 1 % de vos profits.

1905

Alors, si vous... l'industrie finalement se met à fermer parce qu'elle a une baisse de 1 % des profits, c'est parce qu'elle est très fragile. Alors, oui, ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas du tout, il faudrait que l'impact soit très très concentré sur quelques petits commerces pour que ça ait un impact qui soit vraiment sévère.

1910

Mais s'il est relativement diffus dans l'ensemble, donc plusieurs restaurants, plusieurs stations service, plusieurs commerces donc subissent relativement également l'impact, relativement diffus dans ce sens-là, il serait fort surprenant d'observer finalement des mises en faillite... des faillites dues à ça.

1915

1920 Dans les études américaines, sur les 88 cas il n'y en a pas de rapporté, sauf dans une ville puis elle fait l'objet d'une étude un peu particulière, parce qu'elle était extrêmement touristique et extrêmement dépendante du... finalement du flux de touriste qui y passait et la voie de contournement avait eu quelques impacts beaucoup plus négatifs qu'on a vus dans les autres cas, ce n'était pas significatif selon les auteurs parce que justement elle était tellement différenciée cette ville-là.

1925 **LA PRÉSIDENTE :**

1930 Est-ce qu'il y a des données, parce qu'on parle dans l'étude d'impact qu'il y a une possibilité de 120 emplois qui vont être perdus, ça c'est un impact direct. Est-ce qu'on a évalué ce serait quoi finalement le facteur de pertes indirectes en termes d'emplois et puis en dollars aussi?

M. PIERRE ARNOUX :

1935 Non, la première étude, donc les 30 commerces qui ont été sondés, ils ont répondu au questionnaire, donc c'était vraiment leur perception à eux comme on disait, il y avait une grande appréhension de la voie de contournement, donc il y avait une perception très négative. Donc, on leur a posé des questions sur les diminutions éventuelles du chiffre d'affaires et cætera et c'est leur réponse à eux. Donc, c'est pour ça... donc c'est pour ça qu'il y a eu 120 emplois directs, mais on n'a pas évalué les emplois indirects.

1940 On s'est rendu compte des limites puis les commerçants ont manifesté disant que ce n'était pas suffisant cette étude-là, donc c'est la raison pour laquelle on a essayé d'aller plus loin. Donc, on n'est pas allés très loin dans la première étude d'impact comme on le fait habituellement dans une étude d'impact sur l'environnement.

1945 **M. JEAN-MARC BERGEVIN :**

1950 Excusez-moi, madame, si vous permettez un complément d'information. L'intérêt de regarder la revue de la littérature était justement de mesurer ça. Dans la revue de la littérature, en passant, dans tous les cas, les commerçants déclaraient avoir de l'appréhension de moyenne à grande, je vous dirais, par rapport aux voies de contournement. Tout le monde se disait, il va y avoir des faillites, il va y avoir des pertes, mon commerce va fermer et cetera. C'était, bon, très important dans les milieux.

1955 Les mesures, par la suite, ont toutes démontré qu'il n'y a pas eu... à part la ville dont je vous parle qui était particulièrement exceptionnelle, il n'y a pas eu de cas comme ça, pas du tout, au contraire il y en a eu très très peu, s'il y en a eu, des fermetures de commerce et tous les gens globalement évaluaient comme positive l'expérience finalement de la voie de contournement au niveau des commerces, des commerçants.

1960

LA PRÉSIDENTE :

On parle dans cette étude d'une fuite de 2,3 millions de dollars en essence, ça serait sur un marché de combien ici à La Tuque?

1965

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Je n'ai pas ces statistiques, madame, même les statistiques que nous avons au niveau des ventes au détail proviennent... ne sont pas publiées ni par Statistique Canada ni par l'ISQ, mais bien par le Financial Post qui fait une étude... un sondage plus précis d'ailleurs que nos instituts de statistiques, imaginez-vous, mais qui publient des données relativement, en tout cas, globales, à ma connaissance. Je n'ai pas le détail des ventes de gazoline.

1970

1975

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que le ministère du Développement aurait une réponse à ça?

1980

Mme MANON FILION :

Bonsoir, c'est Manon Filion.

1985

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir madame.

Mme MANON FILION :

J'ai un tableau mais qui date de 97 comme vient de dire, c'est The Financial Post qui a produit ça avec le ministère de l'Industrie, Commerce qui est maintenant intégré dans notre nouveau ministère. C'était des données qu'ils tenaient à jour puis qu'on a vérifié, ce service-là n'existe plus au ministère Industrie, Commerce, ça fait qu'il date de 97-98.

1990

1995

Au niveau de l'essence, dans le... on parle d'essence et services automobiles, là, qui sont regroupés, dans la région du Haut Saint-Maurice, ça représentait 5,6 millions, en 97-98.

LA PRÉSIDENTE :

Quand vous parlez de services automobiles, ce n'est pas vente, c'est seulement réparations, j'imagine?

2000

Mme MANON FILION :

2005

Ça doit être, c'est ça les services connexes, parce qu'il y a une ligne qui s'appelle «pièces d'autos et accessoires», donc peut-être dépanneur ou services autour, là, qui... objet, lave-vitres, là, ça je n'ai pas le détail, là, je réfléchis en même temps que vous, là. C'est sur ce titre-là qu'on retrouve majoritairement essence et services 5,6 millions.

2010

LA PRÉSIDENTE :

2015

D'accord, merci.

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2020

Mes questions concernent plutôt les mesures... en fait, les pistes de... en fait d'atténuation, en fait, des répercussions économiques.

2025

On a parlé, je pense, depuis lundi des... bon, beaucoup des deux extrémités, dont l'accès secteur sud, secteur nord. Il s'est ajouté l'accès, disons qu'on peut l'appeler «central» pour simplifier les connexions avec les chemins existants. La servitude de nonaccès actuellement elle est prévue sur la voie de contournement. Advenant un accès central, donc un lien au centre-ville, ce lien-là ne serait pas une route sans accès, ça serait un chemin local dont la municipalité pourrait zoner selon son... selon les besoins soit, bon, commercial, industriel.

2030

Est-ce qu'il pourrait, à la limite, servir de lien ou de site commercial, dans le sens que... est-ce qu'une station service pourrait venir s'installer en dehors bien sûr de la zone de nonaccès, mais à proximité si on veut de la bretelle, au chemin du Lac Panneton et installer une station service, dépanneur, même un commerce McDonald's, ce type de commerces? Est-ce qu'il serait possible pour eux de venir s'implanter à proximité de la voie de contournement, près de l'accès, la bretelle, l'accès central, mais toutefois dans l'axe bien sûr de la... chemin Wayagamac et chemin du Lac Panneton?

2035

M. CLAUDE TREMBLAY :

2040

Le chemin Wayagamac ou la bretelle centrale appartient... est de responsabilité d'entretien de la municipalité et va demeurer de la responsabilité d'entretien de la municipalité et donc, l'utilisation des terrains ou des terres le long du chemin Wayagamac doit être zoné, est actuellement zoné et doit être rezone ou enfin... alors, c'est ça la réponse, là.

2045

Ce n'est pas effectivement le chemin... ce chemin-là, il n'y aura pas d'implantation de nonaccès parce que de toute façon, il y a des bâtiments d'une part. D'autre part, il n'est pas un chemin du ministère des Transports. Alors, il faut donc, pour répondre à cette question-là, c'est plutôt la Ville qui peut répondre à ce moment-ci.

2050

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Le non-accès dans une intersection de ce type-là, est-ce que... c'est combien de mètres environ de la route, c'est 300 mètres, 200 mètres, est-ce qu'il y a une distance...

2055

M. CLAUDE TREMBLAY :

Non.

2060

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... que vous gardez, une partie non-accès pour la bretelle?

2065

M. CLAUDE TREMBLAY :

Le non-accès correspond en fin de compte à la limite de l'emprise et à l'intersection proprement dite, il y a un 45 degrés, là, je ne sais pas trop comment vous... un pan coupé, là, qui... on pourra vous montrer peut-être un croquis qui illustre comment c'est fait, on pourra vous fournir ça.

2070

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'apprécierais beaucoup.

2075

M. CLAUDE TREMBLAY :

O.K.

2080

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Madame Savard, est-ce que vous avez envisagé ou est-ce que vous pensez étudier cette possibilité-là, est-ce que c'est dans les optiques, dans la planification de la Ville de regarder les possibilités commerciales ou de développement soit commercial ou industriel de ce secteur, ce nouveau secteur qui deviendrait, là, accessible pour la municipalité?

2085

Mme JOVETTE SAVARD :

Je ne crois pas que ce soit l'intention de la Ville pour diverses raisons. Bien, premièrement il y a le tuyau d'alimentation en eau potable qui vient du Wayagamac, il y a toutes aussi les utilisations récréotouristiques actuelles sur le chemin du Wayagamac. Je pense que ça va être plutôt ces vocations-là qui vont être conservées.

2090

2095 Peut-être du résidentiel faible densité, si vraiment il y a un potentiel pour du
développement résidentiel à cet endroit-là. Encore là, il y a peut-être déjà des services
municipaux d'aqueduc et d'égout pour le Lac Panneton, mais ça pourrait être un incitatif au
développement, là, les services, mais je pense qu'il y a d'autres vocations qui vont être réservées
à ce tronçon-là; sensiblement la vocation actuelle, je crois.

2100

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2105 Peut-être pour... juste pour préciser un peu, on parle du centre-ville de La Tuque, on parle
de quoi? C'est-à-dire qu'on parle beaucoup depuis le début bon, centre-ville, agglomération,
quand on parle du centre-ville, donc du centre... disons à caractère commercial, on parle de quel
secteur? Est-ce qu'on parle de la rue Saint-François, est-ce qu'on parle de ces secteurs-là ou si
on parle aussi du secteur au sud de Wayagamac? À partir de où vous définissez centre-ville
dans votre tête?

2110

Mme JOVETTE SAVARD :

Le centre-ville c'est un petit quadrilatère qu'on peut délimiter comme étant la rue Saint-
François, Commerciale, Tessier, Saint-Joseph, Bostonnais. Ça c'est vraiment le quadrilatère
centre-ville comme tel.

2115

Par ailleurs, il y a le périmètre d'urbanisation qui lui regroupe vraiment toutes les fonctions
résidentielles, commerciales, industrielles. Lui, le périmètre urbain débute à peu près à l'entrée
sud de la ville où il va juste un peu après l'accès qui est prévu, l'accès au sud, puis il se termine à
la sortie nord de la ville, là, dans le bout justement du rang des Hamelin.

2120

Ça, c'est le périmètre urbain, c'est l'espace qui est réservé aux fonctions résidentielles,
commerciales, industrielles puis les développements futurs prévus.

2125

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

La 155 actuelle, quand on regarde son tracé, elle passe en grande partie dans le
périmètre urbain et elle longe, si on veut, la bordure de la partie commerciale. Est-ce qu'on peut
penser que c'est un peu ça qu'on peut... quand on regarde un peu le dessin, on voit... bon, la rue
Saint-François, on est mixte, il y a beaucoup de résidences. Bostonnais, même chose, donc on
2130 a des commerces locaux comme dépanneurs, petites épiceries, mais ce ne sont pas des
restaurants, bistros, bars. On ne trouve pas tellement ça dans ce secteur-là. Est-ce que c'est...
est-ce que je fais une bonne lecture du...?

2135

Mme JOVETTE SAVARD :

Il en existe, mais il en existe aussi...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2140 Il en existe, mais ce n'est pas... c'est mixte, mais ce n'est pas... disons la mixité est plus
axée, je pense, sur le résidentiel que sur le commerce. Est-ce que... j'essaie de comprendre un
peu la mixité, si elle est plus... si elle est vraiment mixte 50-50 ou mixte parce qu'il y a... il existe
de temps à autres des commerces locaux, des dépanneurs, épiceries. Il n'y a pas, par exemple,
2145 de IGA, il n'y a pas de grande surface, je pense dans ce secteur-là? C'est assez résidentiel, je
pense?

Mme JOVETTE SAVARD :

Le long de la 155 actuelle?

2150

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Actuelle, on parle par exemple de Saint-François, Bostonnais, par exemple?

2155

Mme JOVETTE SAVARD :

Saint-François, Bostonnais, c'est ça, la fonction résidentielle est peut-être un petit peu
plus présente que la fonction commerciale.

2160

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans la partie -- excusez-moi, dans la partie qui est plus, je dirais, à partir de Saint-
François en allant vers le sud, donc vers l'accès sud, on a des commerces beaucoup plus de
commerces, mais je dirais des commerces à caractère plus transit, si je ne me trompe pas, donc
2165 des commerces, bon, motels, grandes épiceries, donc la partie qui est au sud est beaucoup plus
axée sur le commerce de transit ou de passage?

Mme JOVETTE SAVARD :

2170

Exact, oui si on pense au centre commercial, concessionnaires automobiles, justement
hôtels, motels, oui, c'est plus dans la partie sud de la route 155 à l'intérieur du milieu urbain, là,
qu'on peut dire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2175

Je reviens à vous, monsieur Tremblay, quand on fait un projet comme celui-ci, puis j'ai
entendu tout à l'heure des... disons des... des pistes des solutions comme, bon, on pourrait peut-
être faire en dégageant en fait, en enlevant le trafic de transit du milieu on pourrait peut-être
éventuellement profiter de cette occasion-là pour donner un caractère plus commercial, plus
2180 chaleureux au centre-ville, donc faire des cafés, terrasses et tout ça.

Quand on regarde le tracé qui va être... en fait qui va être dégagé, soulagé si on veut
d'une partie du transport lourd, comment est-ce que ça va changer l'activité commerciale, le

2185 milieu, je dirais, plus commercial actif dans le sens qu'on a des boutiques, des restaurants, des cafés bars?

Est-ce qu'il va y avoir une amélioration de la qualité de ces milieux-là ou si simplement ce qu'on vient faire c'est plutôt d'enlever un... d'enlever une nuisance plutôt aux résidants que d'enlever une nuisance aux commerçants? Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu quel est un peu l'objectif... en fait, qu'est-ce qu'il va résulter du transfert des véhicules?

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

2195 Vous nous demandez de prédire, je pense qu'il y a des choses qui sont pas mal difficiles à prédire. Vous comprendrez que premièrement...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2200 Mais c'est tout à fait qualitatif, là, on s'entend.

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

2205 Oui, c'est spéculatif, mais je vous dirais que d'une part dans le cas qui nous concerne plus particulièrement, il est évident qu'on n'élimine pas tout le trafic, vous le savez, il nous en reste quand même un volume assez important de trafic lourd, alors ça ne sera pas le Nirvana après la voie de contournement. Donc, c'est sûr que ce n'est pas l'endroit idyllique pour faire des petites terrasses et puis des... avec, je crois, un camion qui va passer aux trois minutes encore ou quelque chose comme ça.

2210 Donc, l'imagination toutefois des commerçants est quand même surprenante et ça va être selon finalement leur degré d'imagination que l'ajustement va se faire. Mais il est évident qu'il faut qu'ils profitent d'une opportunité. Il va y en avoir donc, c'est mieux, et si c'est mieux, qu'est-ce qu'ils peuvent faire avec? Franchement c'est leur imagination qui va déterminer ce qui se passe.

2215

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci beaucoup.

2220 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

2225 Mais si – en complément, excusez-moi... c'est qu'il faut voir aussi qu'on a expliqué dans les premières présentations les pourcentages de camions résiduels. On a aussi bien tenté en tout cas de bien expliquer l'incidence de la réglementation future sur le camionnage et du choix judicieux des sites à interdire. Et là, il y a du travail à faire un petit peu.

Je m'explique. La localisation des commerces qui sont susceptibles de recevoir des livraisons ne sont pas distribués tous également dans la Ville de La Tuque et lorsqu'on parle du

2230 secteur centre-ville, je dirais qu'il y en a un nombre moindre qui vont recevoir beaucoup de camions. Bon, je ne dis pas qu'il n'y en aura pas du tout, je dis qu'il y en a un nombre moindre.

2235 On a vu sur les cartes qui sont fournies dans l'étude d'impact, sur les documents de présentation également, des zones où c'est plus commercial. Bon, un élément qui nous... qu'on n'a pas actuellement dans les études origine-destination, c'est la destination exacte du camion. On sait qu'il va à La Tuque, on sait... on est capable de différencier Smurfit-Stone et on est capable de différencier John Lewis, mais il y a une partie... là, il y a un certain nombre de stations d'essence, il y a un certain... en tout cas, il y a du ravitaillement, je ne sais pas comment l'exprimer autrement. Alors ça... donc, il y a là une incidence importante et un choix puis un travail à faire de voir où est-ce que c'est le plus judicieux de le faire.

2240 Bon, j'explique cette chose parce que la mise en marché après d'un centre-ville devient tout autre pour une ville. Alors, les choses ne se créent pas spontanément, il faut créer des conditions. Alors... mais, je ne suis pas un spécialiste de développement d'un centre-ville, là, mais je mentionne simplement qu'il y a des pas à faire aussi et il faut voir que -- comment dire? --
2245 il y a un repositionnement à travailler aussi. Alors, c'était mon commentaire.

LA PRÉSIDENTE :

2250 On va prendre une pause. J'aimerais informer les gens, j'ai une personne sur le registre, à qui je devais demander -- ah, vous en avez d'autres, d'accord.

2255 Cette pause est la dernière chance pour les gens de s'inscrire au registre pour venir poser des questions. Alors, ceux qui ont des questions, s'il vous plaît vous inscrire, parce qu'après ça on ferme le registre. Alors, on revient dans quinze minutes, c'est-à-dire vers 9 h 05. Merci.

20 h 46 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

21 h 7 – REPRISE DE LA SÉANCE

2260

LA PRÉSIDENTE :

2265 Si vous voulez prendre place, on va continuer, s'il vous plaît. Monsieur Tremblay, est-ce qu'on peut avoir les commerçants, les sept commerçants qui doivent fermer, sur la carte, s'il vous plaît? Avez-vous la réponse?

M. PIERRE ARNOUX :

2270 Oui, Madame la présidente. C'est sûr que dans l'étude d'impact, on n'a pas cité nommément les commerçants, là, c'est un sondage dont on respecte une certaine confidentialité. Et dans l'étude d'impact ici, on dit, bon, il y a tant de commerçants, et cetera, et cetera.

2275 Il faudrait remonter au niveau des questionnaires pour identifier... mais les questionnaires, évidemment l'ensemble des questionnaires, je ne les ai pas ici, mais si vous le désirez, là, je pourrai les identifier sur une carte plus tard. Merci

LA PRÉSIDENTE :

2280 Vous allez nous déposer ce document-là, c'est ça. Ce que j'aimerais avoir, c'est le type de commerce surtout, le type de commerce et sa localisation, des sept qui vont fermer.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2285 Ça va être déposé.

LA PRÉSIDENTE :

Parce que les informations nominatives, nous aussi, on...

2290 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2295 Il y a une loi maintenant qui interdit ça.

M. PIERRE ARNOUX :

2300 Mais encore une fois, ceux qui vont fermer, c'était une perception, la perception des commerçants.

LA PRÉSIDENTE :

2305 Voilà. Merci. J'inviterais maintenant monsieur Denis Adams. Bonsoir, monsieur Adams.

M. DENIS ADAMS :

2310 Bonsoir. Moi, j'ai une question à titre de propriétaire qui, éventuellement, va être exproprié. Je peux poser une question là-dessus, oui?

LA PRÉSIDENTE :

2315 Oui, allez-y.

M. DENIS ADAMS :

2320 Alors, j'ai vécu deux négociations : une avec Hydro-Québec concernant les lignes électriques, une avec le CN et il y a eu deux procédés différents, deux procédés d'approches différentes avec les propriétaires pour négocier lorsque survient un incident de ce genre-là.

2325 Et j'aimerais savoir si le ministère des Transports, quelle technique, quelle approche qu'il a avec les propriétaires? Pour préciser plus ma question, Hydro-Québec, leur approche, c'est... ils ont organisé une rencontre globale de propriétaires. Il faut dire que Hydro-Québec avait été fortement encouragée par l'UPA, parce que les lignes de Hydro-Québec passent chez des propriétaires forestiers, ils passent chez des propriétaires agricoles.

2330 Mais dans notre cas, ce n'est peut-être pas aussi évident d'avoir un regroupement, mais je veux savoir si le ministère des Transports a des politiques d'approche globale pour expliquer, de façon globale à tout le monde, le principe, ou s'il les rencontre tous indépendamment?

2335 Pour préciser encore plus, avec le CN, ç'a été l'extrême opposé que j'ai vécu. Eux autres, ils ne se sont jamais déplacés, je n'ai jamais rencontré personne et ça s'est négocié à deux minutes d'aller en Cour. Donc, je veux savoir un petit peu l'approche qu'ils ont avec les propriétaires privés.

LA PRÉSIDENTE :

2340 Monsieur Tremblay.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2345 Donc, on peut peut-être projeter une courte présentation qui situe, en fin de compte, l'approche du ministère des Transports lorsqu'on touche l'acquisition d'immeubles pour la construction d'une route ou pour autres infrastructures.

2350 Il y a deux processus utilisés : l'acquisition de gré à gré ou l'expropriation pure et simple. Évidemment, celle que l'on privilégie est l'acquisition de gré à gré. Pour faire une acquisition de gré à gré, d'abord il nous faut obtenir un plan d'acquisition, donc le préparer suite à... les plans et devis finaux, si on veut.

2355 Il faut avoir, pour préparer cela, les autorisations préalables du ministère de l'Environnement et de la CPTAQ lorsque c'est requis; dans ce cas présent, ce n'est pas requis.

2360 Généralement, dans le processus, lorsqu'on est autorisé, on convie les gens, il y a une étape qui n'est pas là mais qu'on fait dans 99 % des cas, on convie les propriétaires touchés à une rencontre d'information sur laquelle on réexplique le processus puis on invite aussi nos... on le fait faire, en fait, par nos spécialistes, pour expliquer donc en détail comment ça va se passer. Les gens peuvent questionner, après la présentation, leur propriété particulièrement et, à ce moment-là, donc, on a un ensemble de documentation.

2365 Il existe un petit document qui s'intitule «Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales», un petit fascicule qu'on peut vous fournir sur demande. Je ne sais pas si on en a des copies ici mais enfin, on peut... si vous laissez votre nom, on va vous en envoyer une copie avec plaisir. On en a des copies sur la table en arrière.

LA PRÉSIDENTE :

2370 Vous pouvez en déposer?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2375 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourriez déposer le document?

2380 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Il a été déposé, je crois.

LA PRÉSIDENTE :

2385 D'accord.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2390 Puis il y en a sur la table en arrière.

LA PRÉSIDENTE :

2395 Merci.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2400 Alors, suite à cela, il y a donc des rencontres... il y a une rencontre du propriétaire, il y a une inspection de la propriété, donc, avec l'évaluateur du dossier. Il y a, suite à cela, une rédaction du rapport d'évaluation particulier. Donc, les évaluateurs utilisent... c'est une corporation, donc les gens sont agréés, il y a une technique qui est très particulière, donc, ils font partie d'une corporation des évaluateurs agréés du Québec.

2405 Et une fois que le rapport a été donc établi, il y a des négociations qui prennent cours, si on veut, entre donc le propriétaire privé et le négociateur ou l'évaluateur du ministère des Transports. Généralement, on parvient à une entente, dans la très, très grande majorité des cas.

2410 Il y a donc, suite à cela, une entente et une signature d'un document qu'on appelle «Projet d'entente». Et, suite à cela, il y a donc un contrat notarié qui est dûment enregistré avec, donc, la parcelle décrite, et cetera, là, comme un contrat d'achat de maison, par exemple.

2415 Alors, l'acquisition se passe comme ça. Donc, c'est une négociation sur la base d'une évaluation qui prend référence, donc, sur l'évaluation municipale et sur, aussi, quand on parle de négociations, le désagrément, la... comment dire?... d'autres considérants, si on veut, que l'on peut mettre de façon raisonnable, pour mettre le juste prix sur la propriété.

2420 Évidemment, dans les cas ultimes où on ne parvient pas à s'entendre, bien là, il nous faut donc passer à travers les étapes d'expropriation proprement dites. Alors, il faut obtenir un décret d'expropriation du gouvernement du Québec.

2425 Remarquez que les étapes... le fait de demander un décret peut être fait à partir du moment où il y a une négociation; un n'empêche pas l'autre. Il faut comprendre que lorsqu'on a des échéanciers obligatoires fixes, on peut faire les deux simultanément. Le fait d'avoir un décret d'expropriation ne nous soustrait pas à la négociation. C'est juste que, des fois, ça peut permettre de sauver du temps.

2430 Les avis d'expropriation sont signifiés au propriétaire par un huissier, lorsqu'on a obtenu la permission. Évidemment, les étapes d'obtenir le plan et les descriptions des parcelles est évidemment nécessaire, il y a publication de l'avis d'expropriation -- ça, c'est au bureau d'enregistrement; ça a changé de nom, je m'excuse, là, mais... enfin, c'est là qu'on le fait -- comparution de l'exproprié, versement d'une indemnité provisionnelle. Donc, on paie 70 % de la valeur qui a été fixée par l'évaluateur, à ce moment-là, devant le tribunal administratif du Québec.

2435 Alors, on peut verser... c'est-à-dire que, à ce moment-là, lorsque c'est une propriété agricole, c'est-à-dire commerciale et industrielle, là, il nous faut passer par le tribunal administratif. J'ai peut-être été un peu plus vite, là. Bon. Alors, on le fait et le tribunal doit nous approuver dans cette démarche-là, doit approuver le montant et le versement est fait. Autrement que ça, il est fait tout de suite au propriétaire de façon à, si on veut, obtenir la libération des terrains et être capable d'avancer.

2440 Le règlement... après ça, il y a l'entente de la cause, il y a la défense, si on veut, le propriétaire peut évidemment se défendre, et le dépôt est fait, et il y a jugement par le tribunal administratif.

2445 Alors, en gros, je ne suis pas un expert en la matière, mais c'est pour expliquer le contexte et pour dire à tous les gens qui seront touchés, finalement, lorsqu'on sera autorisé à faire le projet, nous, on va tout de suite procéder, donc, dans les étapes, à préparer les plans et devis définitifs, donc il y a un raffinement des tracés, il y a des calculs, et cetera, des emprises nécessaires finalisées, si on veut.

2450

Suite à ça, il y a un plan d'arpentage qui est produit, donc avec un arpenteur dûment autorisé à pratiquer et qui décrit finalement toutes les parcelles et qui produit, donc, le plan d'expropriation.

2455 Une fois qu'on a ça, on contacte les propriétaires et on les convie, donc, à une assemblée, à une réunion pendant laquelle on réexplique en détail ce processus-là. Et là, c'est un évaluateur qui le fait. Et on, donc, réexplique, on peut discuter tout de suite en privé, parce qu'on ne discute pas de tous les cas devant tout le monde, ce ne serait pas approprié, je pense, là, mais on explique les principes, on laisse les cartes d'affaires aussi puis on dit comment ça va se passer, puis on donne un peu l'échéancier comment ça va se passer.

2460 Alors, c'est comme ça qu'on fonctionne. Et évidemment, bien là, la négociation s'enclenche et puis dans la plupart des cas, je répète, on règle de gré à gré, à la satisfaction des deux parties.

2465

M. DENIS ADAMS :

Alors donc, j'en conclus qu'il y a une rencontre d'explications.

2470

M. CLAUDE TREMBLAY :

Oui.

2475

M. DENIS ADAMS :

Une question plus pointue. C'est que là, vous parlez d'une préparation de dossiers avant de nous rencontrer, préparation de plans, et cetera. Donc, vous allez aller sur les terrains?

2480

M. CLAUDE TREMBLAY :

Oui.

2485

M. DENIS ADAMS :

Et vous n'avez pas parlé d'une entente préalable, de dédommagement en conséquence?

2490

M. CLAUDE TREMBLAY :

Bien, pour...

2495

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur, pourriez-vous adresser les questions à moi, s'il vous plaît?

M. DENIS ADAMS :

2500 Ah, bien, excusez-moi. Alors, dans ma question... bon. O.K. Je vais repréciser mon sujet. Alors, dans la... monsieur me précisait que, avant de me rencontrer, il y aurait arpentage, il y aurait préparation du dossier, ces choses-là; donc, ça suppose qu'il va aller sur le terrain et, théoriquement, il devrait faire quelque chose là, couper des arbres, prendre des mesures ou... bon.

2505 Alors, il n'a pas mentionné qu'il y aura d'entente préalable à l'utilisation du territoire pour se préparer. Et juste pour faire le rattachement avec les autres situations que je vous ai mentionnées tantôt, entre autres, Hydro-Québec, c'était prévu.

LA PRÉSIDENTE :

2510 Est-ce que vous avertissez la personne par lettre ou vous demandez permission quand vous préparez le dossier sur le terrain?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2515 Oui. J'ai omis cette étape-là. Effectivement, avant d'embarquer sur un terrain privé, avant d'aller sur un terrain privé, on demande la permission au propriétaire. Et si un propriétaire ne voulait pas qu'on passe, bien, on fait autrement. Éventuellement, bien, on peut passer à ce moment-là, s'il n'est vraiment pas possible de passer, par, encore une fois, la procédure d'expropriation.

2520 Mais pour préparer les plans et devis, on n'a pas besoin nécessairement d'aller... pour faire l'arpentage, les relevés d'arpentage, on peut le faire avec un laser, donc c'est aéroporté, c'est à vol d'oiseau, donc. Il peut y avoir obligation de mettre certains repères mais qui peuvent être sur les terres du domaine public, enfin.

2525 Mais le point à relever, suite à la question de monsieur, c'est, oui, on avise les propriétaires et on demande permission.

LA PRÉSIDENTE :

2530 Avez-vous une autre question, monsieur?

2535 **M. DENIS ADAMS :**

2540 Dans les délais. À partir du moment... quels sont les délais, à partir du moment qu'il est autorisé à enclencher son processus, préparation de ses plans, quand est-ce qu'il nous rencontre et quand est-ce qu'ils mettent les tracteurs sur le terrain, à peu près, là? C'est sûr que je ne demande pas de date mais quel délai ils ont, à peu près?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2545 Lorsqu'on parle d'une acquisition à partir du moment où les plans sont fabriqués, où on sait de quoi on discute, autrement dit, pour l'acquisition, on parle de six à huit mois, généralement. Si on est obligé de prendre la procédure d'expropriation, ça peut aller jusqu'à 12, 14 mois.

LA PRÉSIDENTE :

2550

Ça va.

M. DENIS ADAMS :

2555

O.K. Est-ce qu'il existe un support technique offert par le ministère des Transports? Quand je parle de support technique, c'est conseiller...

LA PRÉSIDENTE :

2560

Monsieur Tremblay.

M. DENIS ADAMS :

2565

... en dehors de ceux qui négocient, évidemment, indépendant?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2570

C'est notre évaluateur, en fait, qui s'occupe de ça. Notre objectif est de payer le juste prix et de prendre en compte tous les considérants autres que l'évaluation. Parce qu'il y a autre chose, dans tous les règlements, il y a autre chose que l'évaluation.

2575

Un propriétaire peut se faire représenter par un évaluateur indépendant, peut se faire représenter par celui qu'il juge approprié pour se faire représenter ou par lui-même. Mais nous, on ne fournit pas une aide, mettons, contractuelle à l'extérieur de nous, là, on ne fait pas ça.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

2580

M. DENIS ADAMS :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2585

Moi, j'aurai quand même des questions. Vous parliez d'indemnité pour... il y avait 70 %, là, qui était versé par le tribunal administratif, mais pour des propriétés agricoles commerciales ou industrielles; comment c'est fixé pour des propriétés résidentielles?

2590 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Pour les propriétés résidentielles, l'indemnité provisionnelle est la même mais on n'a pas besoin de l'obtention du... de l'autorisation du tribunal. C'est le même processus, si on veut. Et dans les cas des propriétaires privés, avec le délai qu'on a, généralement qu'on observe, le six à 2595 huit mois, on n'a pas besoin de... comment dire?... des fois, on le fait directement. Mais l'indemnité provisionnelle, une fois qu'on a un accord, on peut même verser la totalité, là, même si le contrat notarié n'est pas finalisé ou... pas la totalité, mais 70-80 %.

2600 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y a une possibilité, pour les gens que vous devez exproprier, de contester? Parce que la loi, je pense, vous donne la permission d'exproprier des gens, mais est-ce qu'il y a une possibilité de contester, soit sur les montants ou sur la nature même, là, de l'expropriation?

2605 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui. Oui. Et c'est dans ces cas-là, dans les cas où on ne s'entend pas, c'est là qu'on utilise le processus, avec le tribunal, d'expropriation qui, lui, entend les deux parties. Et la personne expropriée où il y a des acquisitions peut se faire représenter.

2610 C'est un tribunal qui entend les causes, les deux parties. Donc, l'évaluateur du ministère des Transports dépose son document, l'explique, bon, le juge en prend effet et c'est la même chose pour la partie qui n'est pas d'accord, il fait la même chose puis là, bien, il y a une décision qui est prise.

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dériger.

2620 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2625 Est-ce qu'il existe une procédure dans les cas où est-ce que les lots sont enclavés, dans le sens que la voie de contournement va venir sectionner certains lots habituellement qui sont accessibles par, par exemple, le chemin Wayagamac ou par d'autres accès, éventuellement, bon, si jamais la voie de contournement viendrait, disons, se positionner à ces endroits-là, il risque d'y avoir des accès qui sont coupés et il y a certaines parties de lots qui peuvent devenir, 2630 disons, inaccessibles?

Est-ce qu'il y a un mode de compensation ou un mode de fonctionnement dans ces cas-là?

2635 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

D'abord, la loi nous interdit d'enclaver des lots, d'enclaver des propriétés. Alors, il faut donner accès. Et à l'intérieur de la négociation par l'évaluateur... et on doit trouver une solution pour désenclaver les lots. Alors, il y a toutes sortes de solutions possibles.

2640

Et le Ministère, évidemment, y participe, parce qu'on ne peut pas enclaver des lots, donc ça fait partie du dédommagement. Alors, il y a toutes sortes de possibilités et chaque cas est particulier.

2645

Mais donc, la réponse, c'est oui, il y a des indemnités prévues pour ça. Mais au-delà des indemnités, il faut trouver une solution. On ne peut pas enclaver un lot. Mais c'est la négociation qui nous amène à trouver la solution et l'indemnité. Mais ça a une valeur, effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2650

Parce que dans l'étude d'impact actuellement, on parlait de lots enclavés.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2655

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2660

On parlait, je pense – vous me corrigerez si je me trompe – mais des lots 37 à 49. Je ne sais pas s'il y a peut-être des... il y en a certains qui sont peut-être plus enclavés que d'autres mais c'est une section quand même assez importante, assez longue dans le tracé.

2665

Est-ce que vous prévoyez, à ce moment-là, par exemple, comme mesure pour éviter l'enclavement, est-ce qu'il est possible qu'il y ait un nouveau chemin d'accès qui soit construit ou qui soit, en tout cas, aménagé pour vous, pour permettre l'accès, justement, au propriétaire?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2670

C'est une possibilité, effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est du cas par cas quand même, chaque cas est...

2675

M. CLAUDE TREMBLAY :

Tout à fait. C'est parce qu'on peut bien dire quelque chose, là, à quelqu'un mais l'autre peut ne pas être d'accord. Alors, il faut donc rencontrer les gens et essayer de voir avec eux comment ils veulent qu'on règle ça. Il faut trouver, donc, une solution.

2680

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais si, par exemple – on est dans les hypothèses, bien sûr – si le dernier terrain, mettons le lot 49, lui, il veut un accès mais il se fait juste à partir du lot 37, mais que le 38, lui, il ne veut pas, comment vous fonctionnez à ce moment-là?

2685

M. CLAUDE TREMBLAY :

Une des solutions pourrait être, à ce moment-là, d'acquérir... oui, je dis...

2690

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une hypothèse, bien sûr.

2695

M. CLAUDE TREMBLAY :

... je donne une solution... je fais une hypothèse de solution qui...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2700

Hum hum.

M. CLAUDE TREMBLAY :

2705

... bon, pourrait être de construire un chemin parallèle à... ou à l'intérieur... de rapetisser un peu l'emprise, de prendre une partie de l'emprise pour faire un chemin de desserte qui longerait la servitude de sans accès, par exemple, et qui sortirait sur Wayagamac. C'est un exemple.

2710

Quand on a parlé d'accès sans accès, s'il est impossible de faire autrement que de lui donner accès, bien, on va ouvrir le sans accès pour une place. C'est-à-dire, on ne peut pas ne pas donner accès à une propriété, on ne peut pas l'enclaver.

2715

On pourrait aussi acheter la propriété. C'est arrivé. Quelqu'un dit... parce que, avant d'ouvrir un sans accès, on va regarder toutes sortes de choses. Quelqu'un dit : «Écoute, es-tu intéressé à l'acheter?» Tu sais, moi, je... bien, on lui fait une offre puis... alors, c'est une autre possibilité.

Il faut regarder. Si trois lots d'affilée appartiennent au même propriétaire, un chemin qui donne accès au milieu des terres peut être très intéressant pour cette propriété-là ou ce

2720 propriétaire-là. Donc, c'est quelque chose qui rentre dans la négociation et on peut donner une indemnité pour couvrir un accès comme celui-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2725 Peut-être juste pour vérifier aussi une autre chose. C'est que dans l'étude aussi, on précise que lorsque la superficie à acquérir est supérieure à 70 %, la superficie totale du lot, à ce moment-là, vous... selon... puis si, en plus, c'est impossible de construire ou ça enlève l'usage, si on veut, du lot, à ce moment-là, vous faites l'acquisition complète?

2730 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Complète, oui. Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2735

Donc ça, c'est quelque chose que vous maintenez?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2740

Oui. Et par la suite, bien... parce que c'est moins dispendieux de faire ça que de faire autrement et, de toute façon, les résidus sont plus ou moins facilement utilisables. Donc, c'est pour ça que c'est fait comme ça.

2745

Et il y a une façon, après ça, de s'en départir via la municipalité, notamment, ou autre chose. Mais pour être capable de procéder, si on veut, c'est une pratique courante de le faire comme ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2750

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2755

Ça va, monsieur?

M. DENIS ADAMS :

Juste un petit complément?

2760

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2765 **M. DENIS ADAMS :**

C'est possible? Vous m'avez donné un point, là, pour une autre question. C'est que votre 70 %, là, oui, mais est-ce qu'il peut y avoir d'autres critères d'évaluation parce qu'un terrain peut avoir une certaine valeur dans son contexte aujourd'hui, pour un potentiel futur, avec une
2770 ligne... avec une route qui passe dedans, bon, on perd un certain, et le restant qui n'est peut-être pas 30 %, peut-être... est-ce qu'il y aurait d'autres critères d'évaluation?

Mais ce n'est pas ça mon dernier point, ce serait plutôt : est-ce qu'il y a moyen de demander au ministère des Transports de déposer un plan de travail qui serait accessible à tout
2775 le monde, avant qu'il arrive avec son plan, que tous les propriétaires soient informés avant que ça arrive, pour avoir déjà des critères de base, avoir des points de départ?

Parce que, évidemment, on n'est pas féru et préparé ou on ne sait pas évidemment comment se préparer à ce qu'on ne sait pas ce qui va venir, on ne sait pas de quelle façon ils
2780 vont nous aborder. Oui, je suis d'accord, j'accepte qu'ils vont nous rencontrer pour nous présenter leur plan mais ça ne nous donne pas d'outils de préparation.

Alors, je ne sais pas si c'est quelque chose qui peut se demander, je ne sais pas comment appeler ce plan-là de travail avec les propriétaires privés, mais quelque chose qui
2785 viendrait expliquer plus précisément, là, qu'est-ce qui va arriver à nous autres, les propriétaires privés?

LA PRÉSIDENTE :

Il y a un document qui a été déposé et qui est à l'arrière, qui est le document du Ministère qui vous explique comment la procédure est faite. Il y a aussi la présentation de ce soir qui va
2790 être déposée.

J'aimerais savoir, est-ce qu'il y a un avis dans le journal que le projet va aller de l'avant? Est-ce que les gens, comme monsieur dit, y a-t-il une date, à un moment donné, où les gens
2795 peuvent savoir que dans quelques semaines, les gens à être expropriés vont être avertis?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2800 Oui, mais on les contacte pour les informer.

D'abord, là, le projet, on en discute. Éventuellement, on va avoir les avis gouvernementaux pour avoir la décision finale. Bon. Alors, une fois... d'abord, il y a un plan aussi qui a été déposé, qui montre les parcelles de l'eau qui sont touchées avec le tracé. C'est
2805 déjà déposé, ça, ici, là, et c'est public. Vous le rendez public, ce que j'ai compris, sur votre site Internet. Alors ça, c'est disponible.

Si monsieur veut avoir une copie de sa partie, de ce qu'on a, on peut lui fournir puis il suffit qu'il nous contacte. Je peux lui laisser ma carte tout à l'heure. Alors donc, ces

2810 informations-là sont disponibles à date mais on ne peut pas donner ce qu'on n'a pas. Le plan parcellaire n'est pas fabriqué. Ça, on ne le donnera pas.

Et je répète, lorsque le projet est autorisé, nous, on enclenche le processus de fabrication, bon, après ça, de contacter les propriétaires touchés parce qu'il y a toute une...
2815 comment dire... une recherche au bureau d'enregistrement, tout ça. Bon. Les propriétaires touchés sont contactés et on les rencontre une première fois ensemble pour leur parler du processus, comment ça fonctionne, et cetera.

Et là, on commence tout de suite après à parler cas par cas comment... de commencer à
2820 négocier... bien, «de commencer à négocier», je veux dire, on prépare le dossier puis éventuellement, on commence à négocier.

LA PRÉSIDENTE :

2825 En fait, je pense que ce que monsieur veut savoir, c'est au moment où vous l'appellez puis que vous lui dites :...

M. CLAUDE TREMBLAY :

2830 Ah, O.K.

LA PRÉSIDENTE :

... «Vous êtes sur la liste», est-ce qu'il a deux jours, deux semaines, un mois pour lui se
2835 préparer? C'est ça l'objet de votre question, finalement. Vous donnez, en général, du moment où vous enclenchez, est-ce que vous donnez deux semaines, trois semaines, deux jours, une semaine?

2840

M. CLAUDE TREMBLAY :

Ah, je dirais que ça varie un petit peu mais c'est certainement un mois avant.

2845 **LA PRÉSIDENTE :**

Du moment où vous appelez les gens, ils ont un mois pour se préparer?

M. CLAUDE TREMBLAY :

2850

Parce qu'une fois qu'on a l'autorisation d'aller de l'avant pour un projet, on est pour rencontrer les propriétaires touchés puis on n'est pas obligé d'avoir tout évalué tout le monde, tout fait le rapport d'évaluation de tout le monde, on peut tout de suite donner cette information-là.

2855 Maintenant, donc ça donne... ça dit aux gens, voici, vous êtes touchés; déjà, ils le savent à 99 %, là, les propriétés touchées. Ce qu'ils ne savent pas, c'est l'envergure exacte. Ça, on ne pourra pas avoir l'envergure exacte tant qu'on n'aura pas le plan parcellaire.

2860 Alors, mais déjà, il y a beaucoup. Alors, donc, autrement dit, on va quand même refaire l'exercice, là, mais ça donne quand même du temps pour se préparer au niveau des valeurs, de l'évaluation, et cetera, au niveau des désagréments. Parce qu'on comprend qu'une terre qui est coupée, ce n'est pas idéal et ça a une valeur, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

2865 Ça va, monsieur?

M. DENIS ADAMS :

2870 Bien, c'est peu... c'est peu de précisions, là. On met énormément d'emphase sur les commerces puis énormément d'emphase sur beaucoup d'autres aspects, même jusqu'à payer des études pour les commerces, puis c'est correct, c'est parfait, là, mais pas beaucoup est fait pour tous les propriétaires – excusez – pas beaucoup est fait pour tous les propriétaires qui sont expropriés.

2875 Moi, j'en ai eu une carte déjà et j'ai téléphoné, et je n'ai jamais eu de rappel. Alors, sûrement que monsieur va me rappeler, j'en suis convaincu, et dans les plus brefs délais, et sûrement qu'ils vont faire très attention à tous les propriétaires privés, j'en suis convaincu, mais je pense que je n'ai pas toutes les solutions, là, puis toutes les explications que j'aimerais avoir sur 2880 l'approche et sur la façon que ça va se faire avec tous les propriétaires individuels, parce que je suis convaincu que c'est comme ça que ça va se faire d'après... même s'il y a une séance d'information générale.

2885 Il n'y aura pas beaucoup de discussions sur le principe et la façon de faire, elle est toute établie d'avance puis ça va être comme ça que ça va se faire, je pense.

LA PRÉSIDENTE :

2890 Enfin, vous pouvez regarder les documents...

M. DENIS ADAMS :

Oui, oui.

2895 **LA PRÉSIDENTE :**

... qui sont déjà déposés.

M. DENIS ADAMS :

2900

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2905

Merci. J'inviterais maintenant monsieur Jean Spain. Bonsoir, monsieur Spain.

M. JEAN SPAIN :

2910

Bonsoir, Madame la présidente. J'aimerais revenir sur l'étude sur le commerce de détail en vous précisant que, en 2000, il y a eu une étude qui a été réalisée par le Comité de développement commercial qui regroupe les différents intervenants au niveau du commerce. Et une famille sur trois du Haut-Saint-Maurice avait répondu à cette étude-là, et le marché total du Haut-Saint-Maurice se situait à 100 M \$ comparativement à 110 M \$ qu'on avait dans la présentation que nous avons eue tantôt.

2915

Alors, les fuites commerciales de cette étude-là étaient de 29 M \$. Alors, si on fait 100 M \$ moins 29 M \$, il reste 71 M \$ de marché dans le Haut-Saint-Maurice. Ma question est la suivante. On dit qu'il y a actuellement... qu'il y aurait, avec la voie de contournement, entre 3,7 ou 5 % du total des ventes qui pourraient être... on évalue ça entre 4 et 5 M. Ce n'est pas plutôt l'effet marginal, c'est-à-dire le 5 M, il ne faudrait pas qu'il soit considéré sur le 71 M de marché qui existe déjà au lieu de le considérer sur le marché total?

2920

Et là, j'aimerais... ma question est la suivante : pouvez-vous me dire si mon raisonnement est valable ou pas?

2925

M. CLAUDE TREMBLAY :

2930

Monsieur Bergevin.

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

2935

Madame la présidente, il m'apparaît que c'est un excellent raisonnement. Cependant, les sources, de toute évidence, varient. Moi, j'ai utilisé une source que je qualifierais de plus officielle, si vous voulez. Remarquez que ça ne veut pas dire que celle qui a été utilisée par la personne qui pose la question n'est pas bonne. Mais la source que j'ai utilisée, c'est en fonction effectivement du total des... pas en fonction du total, mais en fonction de ce qui reste par rapport à l'ensemble du commerce de détail, pas par rapport aux fuites commerciales, net des fuites commerciales, si vous voulez, c'est le total de l'ensemble.

2940

Alors, oui, effectivement, si on peut relativiser par rapport au commerce de détail comme tel. Alors, je vais vérifier les chiffres. Je n'ai pas avec moi la source proprement dite. J'avais deux choses, donc, qu'il faudrait que je vérifie, si effectivement dans cette étude... a priori, je

2945 vous dirais que le 110 M, là, c'est ce qui reste dans la ville, parce que cette étude, d'ailleurs, faisait état, le Financial Post faisait état justement du problème des fuites commerciales, c'est comme ça qu'on a commencé le problème pour chercher cette donnée-là.

2950 Mais je vais vous confirmer ça plus tard. Mais surtout, je vais m'assurer également que je vous donne la deuxième partie de la réponse, c'était à savoir est-ce qu'on connaît aussi la relativité, la relation avec le commerce d'essence, là, plus spécifique. Donc, je n'ai pas le document avec moi.

LA PRÉSIDENTE :

2955 D'accord. Monsieur, est-ce que ce serait possible de déposer l'étude dont vous parlez, s'il vous plaît?

M. JEAN SPAIN :

2960 Oui, définitivement, oui, ce sera fait.

LA PRÉSIDENTE :

2965 Merci.

M. JEAN SPAIN :

2970 Ma deuxième question a toujours trait à l'étude et si c'était possible d'avoir le tableau que nous avons vu tantôt, c'est-à-dire chacun des différents secteurs d'activités touchés, si on veut, par les fuites commerciales qui sont engendrées par la voie de contournement.

2975 Alors, exactement ce tableau-là. Alors, ma question va un peu dans le sens de votre interrogation sur les postes d'essence, si on veut. Alors, si on prend, par exemple, l'hébergement qui aura... qui subira des fuites de 619 000 \$, ma question est la suivante : en réalité, quelle est l'importance de ce 618 000 \$ sur le commerce général de ce secteur d'activités-là?

2980 Alors, lorsqu'on prend des fuites commerciales de 5 % sur 100 ou 110 M \$, ça semble très peu. J'aimerais qu'on le ramène, si c'était possible, un peu à ce tableau-là, en disant que 619 000 \$ de chiffre d'affaires de moins dans un secteur où l'hébergement fait un volume annuel de 1 M, on peut comprendre l'inquiétude des gens qui présument qu'ils peuvent fermer leur commerce. Et on parle de l'épicerie, bon, de l'essence et tout ça.

2985 Alors, encore, ma question est la suivante. Est-ce que mon raisonnement est valable?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergevin.

2990 **M. JEAN-MARC BERGEVIN :**

Le raisonnement est toujours valable. Il s'agit de savoir si les chiffres sont disponibles. Puis encore une fois, généralement, les données sont beaucoup plus agrégées. Mais comme je vous le disais tout à l'heure, au début de l'exposé, c'est que ces statistiques-là ne sont même pas
2995 produites par Statistiques Canada ou l'Institut de statistiques du Québec.

Donc, il reste à voir si le sondage du Financial Post nous donne un niveau de détail de cette amplitude, ce dont je doute énormément. Je ne veux pas répondre par la négative totale, là, mais ce serait... ça demanderait un échantillon très grand, vous comprendrez, pour découper
3000 à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

Vous, vous n'avez pas accès à ces données-là? Il faut que je me réfère au ministère du
3005 Développement, comme tout à l'heure? Auriez-vous des choses?

Mme MANON FILION :

Sur l'hébergement, on n'a pas ça. Je pense que c'est Tourisme Québec qui ramassait
3010 les chiffres d'affaires sur l'hébergement à l'ensemble du Québec. On n'aurait pas les chiffres d'affaires pour l'hébergement ici. Ce n'est pas du commerce de détail, c'est du service. Ça fait que dans les données du Financial, c'est vraiment du commerce de détail.

Hébergement, ça va être à fouiller, je pense que ça va être assez difficile de trouver le
3015 chiffre d'affaires en termes d'hébergement pour le territoire ici, à moins que des intervenants l'aient fait par des études pointues pour le territoire. Ça, je ne pourrais pas répondre, là, il faudrait que je fasse appel à des intervenants en développement économique ici.

LA PRÉSIDENTE :

Il y avait madame Hélène Pelletier, je pense, avec vous. Vous, vous vous occupez du
3020 tourisme, est-ce que vous auriez des choses?

Mme HÉLÈNE PELLETIER :

3025 Bonsoir, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3030 Bonsoir.

Mme HÉLÈNE PELLETIER :

3035 Pas vraiment. Je pense que madame Filion a très bien répondu. C'est des données qui sont difficiles à obtenir au niveau de l'hébergement, ce sont plus des données au niveau de la province de Québec.

3040 Par contre, la question qu'on pourrait se poser au niveau de Tourisme Québec et des associations touristiques face à la Loi des 2 \$, ils ont quand même fait un calcul pour dire que La Mauricie avait un certain revenu au niveau de l'hébergement pour dire qu'on pourrait avoir une somme annuelle de 1 M \$ pour de la promotion dont eux détiennent peut-être un inventaire au niveau des nuitées. Donc, ça pourrait peut-être, à ce moment-là, nous éclairer à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

3045

Est-ce que ce serait possible pour vous de nous obtenir cette information-là et possiblement aussi pour les restaurants? Parce qu'on a aussi hébergement, restaurants; tout à l'heure, on a parlé essence.

3050 **Mme HÉLÈNE PELLETIER :**

Peut-être que monsieur Fournier, qui travaillait au ministère de Tourisme Québec, avec ses collègues pourraient réussir à avoir ces résultats-là.

3055 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ce serait possible, monsieur Fournier?

M. JEAN FOURNIER :

3060

Ce qui est possible, c'est en hébergement, oui, mais pas en restauration parce que ce n'est pas calculé.

LA PRÉSIDENTE :

3065

D'accord. Alors, hébergement, ce serait déjà un départ?

M. JEAN FOURNIER :

3070

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3075

M. JEAN FOURNIER :

On va vous les fournir.

3080 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Spain, avez-vous une autre question?

3085 **M. JEAN SPAIN :**

C'est-à-dire une suite à ce que vous disiez et une dernière question. Moi, j'ai donné l'hébergement comme exemple, mais je veux dire, ça s'applique à tous les autres secteurs. Et finalement, avons-nous mesuré que l'effet direct des fuites commerciales que nous subissons, alors qu'il y a aussi des effets indirects s'il y avait une perte d'emploi, cette personne-là ne crée plus d'activités économiques, donc il y a un effet indirect aussi.

3090 Alors, ma question : est-ce que l'effet indirect est calculé ou l'effet indirect n'est pas significatif en réalité?

3095 **LA PRÉSIDENTE :**

J'ai posé une question dans ce sens-là tout à l'heure.

3100

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

3105 Je vous dirais qu'il faut bien comprendre, là. Les fuites commerciales dont vous faites état, l'hébergement, ça ne peut pas rentrer dans les fuites commerciales dont vous faites état, là, il ne s'agit pas d'une personne.

3110 Les fuites commerciales dont vous faites état, il s'agit de gens, par exemple, qui vont se rendre à Trois-Rivières pour faire du magasinage, des achats. Donc, il y a certains des secteurs qui sont ici, qui sont visés.

3115 Mais vos restaurants ne sont pas l'objet de fuites commerciales. Peut-être que l'argent, effectivement, dépensé par les individus qui voyagent à l'extérieur n'est pas dépensé ici; on pourrait regarder ça comme ça. Mais ce n'est pas l'essence même des enquêtes sur les fuites commerciales.

3120 Les enquêtes sur les fuites commerciales, c'est pour mesurer quand est-ce que les gens sortent de votre région pour s'approvisionner sur des biens de consommation normaux. C'est essentiellement ce qu'on vise à savoir, c'est-à-dire est-ce qu'on est dépendant d'une autre région pour s'approvisionner?

Alors, je vous dirais qu'il y a des éléments là-dedans qui n'entreraient pas en ligne de compte et...

3125 **LA PRÉSIDENTE :**

Si je peux me permettre. C'est qu'on parlait d'essence, hébergement et restaurants parce que, avec le trafic de transit, c'était ça qu'on avait identifié dans l'étude d'impact, qui serait d'abord touché.

3130

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

C'est-à-dire qu'on a une fuite commerciale si, effectivement, les gens qui viennent – là, dans ce cas-là, ce n'est pas la même chose. Nous, ce qu'on regarde, c'est le transit, les gens qui viennent dans la ville et qui n'y viendraient plus parce que maintenant, ils continuent tout droit.

3135

LA PRÉSIDENTE :

3140

O.K.

3145

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Les fuites commerciales dont ils parlent, ce sont à partir du revenu des ménages dans la région. On s'attendrait normalement à observer un certain niveau de consommation. Ici, particulièrement, les revenus sont très élevés par rapport à la moyenne du Québec.

3150

Et du même coup, bon, là, on s'attend à avoir un profil de consommation puis ensuite, on observe, on regarde ce qui est consommé ici puis on se dit, bien, à la limite, les gens, là, par rapport à ce qu'ils consomment, il y en a beaucoup qui est consommé à l'extérieur.

3155

C'est ça qu'on cherche à mesurer dans les fuites commerciales. Ce n'est pas la même chose que ce que nous, nous mesurons. Vous comprenez?

LA PRÉSIDENTE :

3160

D'accord. Importante différence.

M. JEAN SPAIN :

3165

Une nuance qui ne change en rien mon intervention, Madame la Présidente, si vous me permettez. 100 M \$ moins des fuites commerciales de 29 M \$ font un marché de 71 M \$. Nous ici, ce que nous discutons, c'est de 5,8 M \$ sur un marché de 71 M \$ qui est déjà épuré de fuites commerciales.

3170 J'en conviens que les premières fuites commerciales ne sont pas de même nature, mais on parle uniquement... on parle du même marché. Les autres fuites se produisent dans le marché qui est celui du Haut-Saint-Maurice.

3175 Alors, tout est en interrelation. Mais je reviens sur ma question : est-ce que l'effet indirect -- parce que je n'ai pas saisi la réponse, je m'en excuse.

LA PRÉSIDENTE :

3180 Non, c'est moi qui ai interrompu monsieur, là. Je pense qu'on n'a pas eu la chance d'entendre la réponse.

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

3185 Vous me permettrez de demander de répéter la question parce que ma réponse à moi a été si longue que là, j'ai oublié... j'ai perdu le fil sur la question initiale.

LA PRÉSIDENTE :

3190 D'accord. Alors, allez-y.

M. JEAN SPAIN :

3195 Alors, je voudrais juste savoir – excusez-moi d'insister – je voudrais juste savoir si, dans ce calcul, l'effet indirect y est inclus ou l'effet indirect n'y est pas inclus ou n'est pas significatif?

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

3200 On ne l'a pas mesuré. Je ne saurais dire s'il y a un effet d'entraînement, c'est ça que vous voulez dire, un effet multiplicateur, je ne saurais dire s'il y en a un. Possiblement, effectivement, il y en a un, un effet induit à tout le moins. Oui.

3205 Et si vous me permettez, Madame la Présidente, j'aimerais aussi rassurer monsieur à l'effet qu'il a raison. Ce que j'ai mentionné par rapport aux différents effets commerciaux, c'est simplement que dans le détail, ça ne se mesure pas de la même façon. Mais il a raison par rapport à la mesure de l'impact économique global, si on peut dire, ou l'impact commercial global doit se mesurer en fonction du commerce effectivement réalisé ici.

3210 Alors, je dois donc m'assurer que le 110 M \$, que j'ai utilisé comme référence, est le net... est net des fuites commerciales dont je vous ai expliqué la nature, c'est-à-dire celles qui font que les gens vont consommer à l'extérieur pour s'approvisionner à Trois-Rivières ou ailleurs pour des biens de consommation.

3215 Alors, on est d'accord là-dessus. Il reste à s'assurer qu'on a la bonne statistique, les sources étant différentes et l'ampleur de l'écart peut être important, aussi important que celui qui est mentionné là.

M. JEAN SPAIN :

3220 Merci, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bienvenue. Je demanderais maintenant à madame Hélène Pelletier, s'il vous plaît.

3225 **Mme HÉLÈNE PELLETIER :**

Rebonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

3230 Rebonsoir.

Mme HÉLÈNE PELLETIER :

3235 Ma question s'adresse au ministère des Transports au niveau du sondage qui a été fait durant la période de chasse. Sachant que durant cette période-là, on peut dire que les visiteurs, en majorité, sont des chasseurs, donc leur destination était probablement le Haut-Saint-Maurice, donc pour la plupart, ils passaient par le centre-ville parce qu'ils ont l'habitude de le faire au niveau de l'essence, la restauration, au niveau aussi du parcours pour se rendre en forêt. Certains pouvaient emprunter peut-être la future voie de contournement, si elle est plus par le chemin de la 155 nord en direction soit des pourvoiries ou des ZEC Ménokéosawin, Borgia, Kiskissink, et cetera.

3245 Si le sondage avait été fait, entre autres, en période estivale, on parle de juillet et août, où l'achalandage touristique est quand même très important mais où le tourisme n'est pas nécessairement que du tourisme de destination mais beaucoup du tourisme de passage, entre autres, on se demande souvent si on est la porte d'entrée de La Mauricie ou du Saguenay Lac Saint-Jean.

3250 Donc, dans l'extrapolation qu'ils ont faite de ces résultats-là en disant, on prend la période de chasse et on l'a mise sur une période annuelle, est-ce qu'ils ont tenu compte, dans cette étude-là, que ce n'est pas nécessairement, dans les autres mois, une diminution au niveau de la clientèle touristique mais un type de clientèle touristique complètement différent qui pourrait emprunter davantage cette voie de contournement-là?

3255 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bergevin.

3260

M. JEAN-MARC BERGEVIN :

Je ne pense pas qu'il serait possible de faire ce que vous dites. Non, on n'a pas... ce qui serait plus susceptible de se produire, l'hypothèse qu'on fait, finalement, parce qu'on travaille sur la base d'hypothèses, si vous me permettez, Madame la Présidente, c'est qu'on dit que c'est le profil des dépenses qui aurait plutôt changé.

3265

C'est-à-dire que les touristes, ils ne dépensent pas nécessairement dans cette proportion-là. Disons que, par exemple, la proportion hébergement risquerait d'apparaître comme étant plus forte dans un portefeuille de touriste que la consommation d'essence. Si vous venez ici pour trois jours, l'importance relative de la dépense essence dans votre séjour par rapport aux 50, 75, 100 \$ que vous payez pour l'hébergement, par exemple, vous voyez tout de suite que le poids relatif de l'essence va baisser dans le portefeuille de consommation du touriste.

3270

Donc, du même coup, ce ne serait pas le même profil que nous aurions ici. Ça, d'emblée, c'est ça. Mais on n'a pas mesuré ça. Nous, on a fait comme si tout le monde était des chasseurs mais, partant, on considérerait que les chasseurs, si vous voulez, étaient d'emblée le gros dépenseur.

3275

Maintenant, ça affaiblit donc l'analyse par secteur du même coup, puisqu'on exagère sans doute certains types de dépenses. Vous avez un chasseur qui, même, va même peut-être stocker de l'essence pour aller en forêt qu'il consomme ici, qu'on observe ici, alors que le tourisme dont elle parle ne ferait absolument pas ça, n'achèterait pas autant d'essence.

3280

Alors, elle a raison que si on regarde le total, peut-être qu'il est plus significatif, dans le fond, que la ventilation, compte tenu du fait que le profil des dépenses des clientèles varient dans l'année.

3285

Mme HÉLÈNE PELLETIER :

Merci.

3290

LA PRÉSIDENTE :

Bienvenue. Je demanderais maintenant madame Chantale Guay. Bonsoir, madame Guay.

3295

Mme CHANTALE GUAY :

Bonsoir. Deux questions. La première est dans le même ordre d'idées que madame Pelletier, à savoir peut-être de validation puis de compréhension. L'étude qui a été faite au

3300

niveau des gens de passage qui auraient peut-être utilisé la voie de contournement, a été faite trois semaines consécutives, pendant trois jours, les lundis, mardis, mercredis.

3305 J'ose croire que j'ai peut-être mal compris, mais est-ce bien par une non-disponibilité des gens pour faire l'étude en d'autres jours ou est-ce parce qu'on a ciblé que ce sont les lundis, mardis, mercredis qui étaient les meilleures journées?

3310 Je ne suis pas une intervenante économique, je ne suis pas commerçante. J'ai sursauté sur ma chaise à l'arrière parce que je me disais qu'il me semble, je vis à La Tuque, puis il me semble que les chasseurs, durant la période de chasse, la chasse commence, ils tuent puis ils s'en vont jeudi, vendredi, samedi ou vendredi, samedi, dimanche, en tout cas, il me semble, là, mais je ne suis pas une grande chasseuse non plus.

3315 Donc, je me dis que pour savoir combien ils ont dépensé durant leur séjour, bien, en tout cas, lundi, mardi, mercredi, je trouve ça interrogeant.

LA PRÉSIDENTE :

3320 Oui, monsieur.

M. PIERRE LORD :

3325 Madame la Présidente, si vous me permettez, j'aimerais faire une rectification, là. L'étude a été faite les mercredis, jeudis et vendredis. Parce que j'avais mêlé avec l'étude qui a été faite sur les camionnages, qui a été faite en septembre 2002, c'était les lundis, mardis, mercredis, alors que celle qui a été faite pour le commerce, là, donc on parle au niveau des véhicules automobiles, c'est bien le mercredi, jeudi et vendredi.

3330 **Mme CHANTALE GUAY :**

Donc, ça méritait...

LA PRÉSIDENTE :

3335 Vous aviez tous les deux raison!

Mme CHANTALE GUAY :

3340 Parfait. Ma deuxième question, sur la bretelle. En début de lundi soir, j'ai posé la question pourquoi que le tracé de la bretelle n'était pas dans l'étude. On nous a dit, entre autres, que c'était parce que c'était un ajout de dernière minute.

3345 J'ai fait une consultation des documents d'étude d'impact sur l'environnement à l'arrière. Il s'avère que, au conseil de ville, le 5 septembre 2000, on a passé une résolution proposée par

monsieur Desbiens, acceptée à l'unanimité, qu'on propose la voie de contournement Est avec une bretelle bien spécifiée avec la définition ce à quoi elle servirait.

3350 Donc, mon interrogation, et en sachant ce soir qu'on va nous déposer des documents complémentaires et qu'on aura un comité de formé et que fort probablement qu'on aurait des croquis probablement avant le 26 mai, mais plus amples informations à partir du 26 mai, quand nous, nous devons déposer nos mémoires pour le 1^{er} juin, ma question est donc : pourquoi on a eu cet ajout de dernière minute, qu'on nous dit, quand le 5 septembre 2000 – et on est quand même le 5 mai 2004, et je trouve qu'il y a un impact pour les études – donc, pourquoi, qu'est-ce
3355 qui a amené que ça a été de dernière minute, quand le conseil de ville l'a demandé le 5 septembre 2000?

LA PRÉSIDENTE :

3360 Monsieur Tremblay. Suite à la résolution de la Ville que monsieur Baril, je pense, qui était à ce moment-là au ministère des Transports, qui était sous-ministre – vous pouvez me corriger – qu'est-ce qui est arrivé après, pourquoi cette option-là a été abandonnée?

3365 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

 J'ai expliqué déjà à quelques reprises mais je vais reprendre l'essentiel. Pour fixer le tracé de «la bonne voie», compte tenu... avec certaines petites modifications, on en a déjà parlé, là, autour du cimetière, et pour donc un peu s'assurer que le projet, on s'entendait bien, on a
3370 demandé une résolution municipale sur le projet du tracé E, contournement Est, et dans le projet qui a été présenté à la municipalité le soir où ça a été présenté, il n'était pas question d'inclure la bretelle Wayagamac.

 La résolution municipale est arrivée avec l'introduction de la bretelle Wayagamac. La
3375 bretelle Wayagamac, enfin je l'appelle comme ça, selon notre interprétation – d'ailleurs, j'ai eu une correction de la part du ministère de l'Environnement, là, sur l'interprétation qu'on en faisait – nous, on considérait qu'un chemin municipal qui serait relié au contournement ne faisait pas partie, parce que c'était un chemin d'entretien municipal et qui serait relié – parce qu'on ne bloque pas les chemins, évidemment – on considérait que ça ne faisait pas partie. Bon.

3380 Récemment, il y a eu... ç'a été référé, là, que, étant donné qu'on aurait à l'utiliser comme chemin de halage, c'est un chemin public, qu'on irait jusqu'à le repaver puis en faire une route avec un gabarit de type F.

3385 Alors, ça explique le fait que lorsqu'on a fait l'étude d'impact, ce n'était pas dedans et c'est ce qu'on voit, mais là, on a compris puis on a reçu... je ne sais pas si elle est arrivée, la lettre, là, mais on va recevoir l'instruction, en tout cas, de faire un complément, et on va le faire, et on va aller le plus vite possible également pour que les travaux de la commission puissent se dérouler correctement, donc sur les ajouts entre l'ajout d'étude d'impact pour que vous puissiez

3390 faire votre travail, là. Puis si on est capable de le faire avant le 26, ça va nous faire plaisir de le déposer.

LA PRÉSIDENTE :

3395 Oui. Ce serait très bien, en fait, si on pouvait avoir ça... même si c'est près, là, du dépôt des mémoires mais au moins que la commission en ait... puisse en prendre connaissance avant la deuxième partie, parce que nous aussi, on a un rapport à écrire, donc le plus tôt possible, ce serait le mieux.

3400 Je pense que, à l'intérieur de trois semaines, c'est possible de faire le travail qui vous est demandé parce que ce n'est pas une étude élaborée, une étude d'impact comme vous avez déposée pour le contournement Est, c'est seulement quand même la bretelle et vous avez déjà des données de base, alors on apprécierait beaucoup.

3405 C'est certain que le public va être informé. Ça, dès qu'on recevra ces études-là, si c'est possible de l'avoir en version numérique, ce sera déposé sur le site Internet. Donc, je ne sais pas. Je sais que ce n'est pas tout le monde, là, qui a accès à l'Internet mais ce sera déposé dans les centres aussi.

3410 **Mme CHANTALE GUAY :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3415 Alors, date butoir, 26 au plus tard. Merci.

Mme CHANTALE GUAY :

3420 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3425 J'ai quelques questions à vérifier encore. À la Ville d'abord. On parle, dans l'étude d'impact, qu'on utiliserait un autre site d'enfouissement pour les déchets. On essaie d'évaluer un petit peu qu'est-ce que ça va changer, là, dans le nombre de camions. Est-ce que vous envisagez toujours d'utiliser Saint-Étienne-des-Grès ou un autre site; qu'est-ce qui se passe exactement à ce sujet-là?

3430 **M. JUSTIN PROULX :**

En fait, le site d'enfouissement de Ville de La Tuque ne reçoit plus les déchets sanitaires depuis janvier 2003. Le transbordement se fait déjà vers Saint-Étienne et actuellement, c'est environ trois camions par semaine qui sont transbordés vers le site de Saint-Étienne.

3435

LA PRÉSIDENTE :

Et pour plusieurs années à venir, c'est à peu près l'envergure, là...

3440

M. JUSTIN PROULX :

Oui. Compte tenu...

LA PRÉSIDENTE :

3445

... des voyages?

M. JUSTIN PROULX :

3450

... suite à l'adoption de la politique de gestion des matières résiduelles, la municipalité doit s'engager à réduire de beaucoup les quantités éliminées. Ça fait qu'on s'attend que même s'il y a une augmentation de la génération des déchets, ça va maintenir quand même le volume éliminé, là, compte tenu qu'on va recycler davantage.

3455

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

3460

Maintenant, j'aimerais qu'on... le ministère des Transports a préparé des simulations au niveau de l'impact visuel pour les deux accès nord et sud de la variante E. Nous, on a eu l'occasion de voir tout ça, là, ceux qui ont fait la visite.

3465

Alors, si vous pouviez nous donner les principaux éléments des deux accès en termes de géométrie mais aussi d'impact visuel.

M. CLAUDE TREMBLAY :

3470

Alors, ce que l'on voit sur cet acétate, c'est, en fin de compte, en bas, là, le réaménagement une fois complété, on est à l'entrée nord de la Ville de La Tuque. Alors ça, c'est l'actuel, là, ce que l'on voit; ici, c'est le rang des Hamelin, l'entrée... on est sur la 155 ici. Et ici, on est à l'entrée du camping. Oui, c'est ça.

3475

Alors ici, en bas, sur la demi-photo en bas, la simulation, c'est une image reconstituée, on voit donc l'ancien axe de la 155, ici, avec l'usine de béton qui est ici, là, le même chemin qui continue et la nouvelle intersection de la nouvelle voie de contournement, finalement, avec ce qu'on voit, là, ici, elle tourne en arrière de la montagne et, à peu près ici, là, on est vis-à-vis, là, le cimetière, grosso modo, un peu plus loin.

3480 Alors, c'est donc au sud ce que ça donne en termes de visuel. On a mentionné également qu'on faisait des aménagements à la fin d'une route pour bien situer ou que les gens situent que la route finit là, autrement dit, puis surtout dans un cas comme ça où il y a un changement quand même important. Alors, il y a des signalisations particulières mais aussi, il y a des aménagements paysagers qui permettent de bien situer, finalement, la route, la fin de la route. Si on regarde...

3485

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Excusez-moi, monsieur Tremblay, juste pour revenir sur la précédente. Dans l'étude d'impact, on parle souvent d'aménager les points d'entrée comme des éléments, disons, de signalisation, en fait, pour inviter les gens à entrer dans la Ville de La Tuque.

3490

Je sais que, bon, il va y avoir des aménagements paysagers qui sont proposés. D'abord, est-ce que c'est vous qui allez faire ces aménagements-là ou si c'est la municipalité? Qui va les payer? J'aimerais savoir un peu comment ça va se passer en termes d'aménagement au niveau de ces entrées-là, autant au niveau de l'accès nord, l'accès sud et peut-être même éventuellement de l'accès central, entre guillemets?

3495

M. CLAUDE TREMBLAY :

Nous, ce que l'on fait, en fin de compte, c'est les endroits qui sont désaffectés, une route qui est désaffectée, parce que ici, il y a quand même une relocalisation à l'intersection, c'est qu'on enlève finalement, on *décohésionne*, on enlève les terres qui ne sont pas propices à l'ensemencement, enfin, et cetera, ou on repose des terres qui sont plus propices à l'ensemencement et on fait des engazonnements et la plantation d'arbres et d'arbustes. On a des spécialistes en aménagements paysagers qui nous conseillent à cet effet-là.

3505

À l'intérieur de ça, non loin de là, c'est là qu'il nous faut travailler avec le fameux comité, auquel on a fait référence, sur un concept de signalisation et l'intégrer; on peut, en tout cas, penser l'intégrer à l'intérieur de ça, convenablement. Alors là, le concept n'est pas fait. Excusez.

3510

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais qui va payer pour ces travaux-là, est-ce que c'est le Ministère?

3515

M. CLAUDE TREMBLAY :

Les travaux d'aménagement, c'est le Ministère.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3520

C'est le Ministère.

M. CLAUDE TREMBLAY :

3525 Quand on fait quelque chose comme ça, c'est entièrement à nos frais.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3530 Mais ça va être fait en collaboration avec la municipalité, entre autres, pour satisfaire...

M. CLAUDE TREMBLAY :

Oui, le...

3535 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... les besoins puis les...

M. CLAUDE TREMBLAY :

3540

Dans la démarche d'un projet, lorsque – là, on présente les concepts, tout ça, mais quand on arrive aux concepts finaux, on le présente à la municipalité : voici ce qu'on va construire, voici ce que... on fait des ajustements avec eux.

3545 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être un point. Dans ce secteur-là, entre autres, dans les cartes d'analyse visuelle qui ont été présentées dans l'étude d'impact, on a une sablière qui a été considérée comme une... je ne sais pas si je vais dire le bon terme... mais d'une dégradation visuelle.

3550

Comment est-ce que vous allez concilier l'aménagement d'une sablière comme une dégradation visuelle avec un point d'entrée de ville, pour inviter, si on veut, les gens à... en fait, l'entrée de la ville, ça devient une image, en fait, une image qu'on cherche, le plus possible, invitante, accueillante, comment qu'on peut concilier une sablière, qui est une dégradation selon l'analyse visuelle que vous en avez faite, avec un aménagement esthétique que vous voulez faire entrer? Est-ce que ça se fait, est-ce qu'il y a des moyens pour...

3555

M. CLAUDE TREMBLAY :

3560

Bien, selon la loi de l'environnement, lorsqu'on exploite une sablière, il nous faut avoir des permis à moins qu'on bénéficie de droits acquis, lesquels sont attachés à l'ouverture de la sablière avant 72 et il y a certaines autres dates.

3565

Lorsque la sablière est finie d'être exploitée, l'exploitant doit réaménager la sablière, adoucir les pentes, redéployer les terres de découvert et planter des arbres. En tout cas, nous, on est soumis à ça et on a des plans de reboisement. Bon.

3570

Là, un propriétaire privé qui exploite une sablière, bien, il a eu un permis pour le faire, en fait, même municipal et tous les paliers qui étaient nécessaires. Et alors, lorsqu'il nous faut... c'est un peu délicat, là, de...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3575

Peut-être préciser ma question. En fait, est-ce que vous allez installer des écrans visuels, est-ce que ça va déborder, en fait, de l'aménagement de l'intersection, comme on peut dire, ou si vous allez vous limiter juste à ces travaux-là, ou s'il peut y avoir des interventions adjacentes pour améliorer l'environnement, en fait, visuel de l'ensemble, en considérant un peu les aménagements existants ou si vous vous en tenez strictement aux sections touchées?

3580

M. CLAUDE TREMBLAY :

3585

Bien, il faut voir, là, parce que ça peut représenter, des fois, des travaux d'envergure sur des propriétés qui ne seront pas nécessairement acquises à ce moment-là. Alors ça, c'est plus délicat, là, je vous dirais, lorsqu'on est extra emprise, entre guillemets.

3590

Ce n'est pas impossible de le considérer dans l'aménagement. C'est pour ça qu'on fait affaires avec des architectes paysagers, on va le travailler, mais de là à être précis là-dessus, je suis plus... c'est plus difficile

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3595

Donc, c'est trop tôt pour l'instant, à ce que je comprends.

M. CLAUDE TREMBLAY :

3600

C'est ça. Mais je comprends que... en tout cas, vous avez une préoccupation bien légitime. Je ne peux pas m'engager formellement définitivement, mais je pense que c'est quelque chose qui peut être, en tout cas, envisagé de regarder, mais il ne faut pas que ce soit démesuré en termes d'aménagement. Je ne sais pas si on se comprend bien.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3605

3610

Oui. Maintenant, une question, en fait, qui va s'appliquer pas juste à cette simulation mais pour l'ensemble de ce qu'on va voir. La végétation actuellement qu'on voit, ce qui est simulé, bon, après un certain nombre d'années, ce qu'on voit actuellement, est-ce que c'est une simulation dix ans après les travaux, cinq ans? Est-ce que vous pouvez un peu préciser la simulation visuelle qu'on a devant nous, elle est après combien d'années après les travaux? Est-ce que c'est possible pour vous de nous dire...

M. CLAUDE TREMBLAY :

3615 C'est relativement récent, ça. Parce que l'engazonnement est fait soit par plaques ou par des ensemencements hydrauliques.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3620 Non, mais je parle des arbres. Parce que, en fait, quand vous allez faire vos travaux, l'emprise qui va être déboisée, on parlait hier de... pas de 40 mètres, de 100 mètres, je pense, à cet endroit-là, donc on déboise sur 100 mètres, on fait des travaux de remblai, déblai assez importants quand même dans ce secteur-là, on va reboiser, bien sûr, vous l'avez dit, bon, on va faire le gazon, replanter.

3625

Quand on regarde la photo ou, en fait, la simulation qu'on a devant nous, c'est fait après un certain nombre d'années, donc en fait, les arbres ont repoussé, la verdure elle est là, on parle d'une simulation qui est faite après dix ans, après cinq ans? C'est un peu la question que...

3630

M. CLAUDE TREMBLAY :

Oui. Mais la simulation que vous voyez là, ce n'est pas beaucoup d'années après la construction parce que...

3635

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pas beaucoup, qu'est-ce que ça veut dire? Est-ce que vous pouvez être plus précis?

M. CLAUDE TREMBLAY :

3640

Bien, considérons deux ou trois ans. Parce que ce que vous voyez là, il n'y a pas d'arbres matures. Ce qu'on fait très rarement, là – en tout cas, je n'ai jamais vu ça – c'est planter un arbre de 60 ans, donc à 10 pouces... à «chousse», comme dirait mon père. Donc ça, on ne fait pas ça. Les villes peuvent faire ça, nous, on ne fait pas ça. On fait des reboisements, on imagine des concepts qui permettent, donc, de donner un *look* éventuellement. Mais là, de là à vous donner une date précise, je suis un peu embêté. Je pourrais essayer de...

3645

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3650

Mais en fait, c'est sur, disons, cinq ans, on peut donner cinq ans?

M. CLAUDE TREMBLAY :

3655

Oui. Ce que l'on souhaite, ce que l'on veut, d'abord pour des questions aussi de stabilisation des sols, il faut remettre des couverts végétaux, c'est plus facile... bien, en tout cas, c'est nécessaire, en fait, pour stabiliser les sols. Alors, pour des questions environnementales

aussi, mais visuelles, bon. Alors, on allie l'obligation technique, je dirais, à l'agréable en le faisant correctement puis en demandant avis, même.

3660 Mais c'est sûr qu'on se limite aussi, là, dans le sens qu'on peut mettre énormément d'argent là-dedans, si on allait dans des arbres matures. En tout cas, disons que dans cinq ans, c'est très bien. Disons-le comme ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3665 Alors, merci. Donc, vous pouvez continuer avec les prochaines.

3670 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, cette préoccupation-là, elle était, oui, sur cet acétate-là, mais surtout celle qui représentait l'impact au niveau des résidents de la rue des Côteaux. Je ne sais pas si vous pourriez la mettre pour voir si on y voit des arbres matures, comme vous dites?

3675 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Vous parlez, là, derrière le cimetière, là, c'est ça? Est-ce que c'est ça?

3680 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. Non.

3685 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Est-ce que vous parlez de celle-là?

LA PRÉSIDENTE :

3690 Attendez.

M. PIERRE ARNOUX :

Oui, c'est la rue des Côteaux, oui.

3695 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

C'est ici, là, le remblai.

3700 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. C'est ça.

3705 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Alors, vous le voyez... excusez. Excusez-moi. On parle, le remblai qui est ici, là, le talus. Alors, ici, ce que l'on voit, c'est des engazonnements puis il y a des arbres – bien là, je ne les vois pas, là, mais...

3710

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ce serait à peu près cinq ans, ce que ça va avoir l'air dans cinq ans?

3715 **M. CLAUDE TREMBLAY :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3720

Parce que ici, vous avez...

M. CLAUDE TREMBLAY :

3725 Un peu avant... un peu avant ça parce que ce que j'ai mentionné, Madame la Présidente, excusez-moi, mais on fait des ensemencements dépendamment, soit par plaques ou hydrauliques. Alors ça, dès l'année suivante, ça pousse, là. Et il y a des pénalités si ça ne pousse pas, dans le cahier des charges. Bon. Alors là, les arbres prennent un certain temps à pousser.

3730

LA PRÉSIDENTE :

3735 Parce que dans l'étude d'impact, on dit que ça va être fait dans le roc par palier de 12 mètres de haut, je pense, et que ça va prendre quelques années avant que la patine du roc revienne à une couleur normale. Mais là, ici, ce qu'on voit, c'est que finalement vous ensemencez la pente aussi?

M. CLAUDE TREMBLAY :

3740

Du déblai.

LA PRÉSIDENTE :

Du déblai seulement.

3745

M. CLAUDE TREMBLAY :

Le roc reste roc, là.

3750 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. CLAUDE TREMBLAY :

3755

Ce que l'on voit ici, là, c'est un déblai de roc sur lequel on va avoir mis des matériaux qui vont permettre de l'ensemencement. Alors, il y a différentes techniques, là, mais ça va assez rapidement. Je ne vous dis pas qu'il n'y a pas des reprises après quelques années, parce que l'érosion travaille un peu, mais ça va assez rapidement; deux, trois ans, ça va très bien, même la deuxième année, c'est vert. Mais pour que ce soit vraiment efficace, disons quatre à cinq ans, comme on a dit tantôt.

3760

LA PRÉSIDENTE :

3765

D'accord. Merci.

Il n'y a pas de simulation pour le Lac à l'Ours, hein. Dans l'étude d'impact ici, on ne semble pas considérer qu'il peut y avoir un impact important, un impact visuel important. J'aimerais essayer de savoir, quand vous établissez l'évaluation de l'impact, s'il y a un impact plus fort quand il y a plus de personnes puis le lac à L'Ours, il n'y a presque pas de personnes puis à ce moment-là, ce serait faible.

3770

Parce que si on regarde sur les cartes, vous avez, au niveau du lac à L'Ours, ici on dit le Lac à l'Ours, je pense, il y a quand même une voie de dépassement, donc l'emprise est très large à ce niveau-là. J'aimerais avoir un petit peu plus de détails sur l'impact que ça va avoir pour les utilisateurs.

3775

M. PIERRE ARNOUX :

Dans l'étude d'impact, on considère, donc, pour l'analyse visuelle, l'aspect visuel de deux points de vue, des utilisateurs de l'autoroute... pardon, des utilisateurs de la future route «55» et des résidents, c'est-à-dire les observateurs fixes et les observateurs qui se déplacent. Donc, c'est sûr que le nombre est très important.

3780

Comme au lac à l'Ours actuellement, il n'y a pas de résidences et, bon, on sait que c'est un site utilisé par les gens de La Tuque mais il n'y a pas de résidences particulières. Donc, c'est pour ça qu'on n'a pas fait de simulation particulière ou on n'a pas identifié d'impact particulier..

3785

LA PRÉSIDENTE :

3790

Alors, vous avez quand même mentionné qu'il y avait des activités de pêche, qu'il y a beaucoup de jeunes qui utilisent le terrain, il y a des activités de loisir et puis finalement, pour vous, comme il n'y a pas de résidences, c'est ça que je comprends, l'impact reste moyen ou faible?

3795

M. PIERRE ARNOUX :

Il reste qu'il y a toujours... le remblai est toujours revégétalisé. Ça, il y a des mesures de base, de toute façon, qui se font partout, mais on ne l'a pas identifié, c'est vrai, comme impact particulier où il fallait des mesures spécifiques. Mais il y a des mesures générales qui s'appliquent partout et qui sont contenues, là, dans l'étude d'impact et dans tous les documents, le cahier des charges du ministère des Transports.

3800

LA PRÉSIDENTE :

3805

D'accord.

M. PIERRE ARNOUX :

3810

Donc, tous les remblais sont revégétalisés.

LA PRÉSIDENTE :

3815

D'accord. Merci.

Parlant de travaux, j'aurais une dernière question. Comment vous procédez? On en a parlé un petit peu cet après-midi des retombées locales. Comment vous procédez pour votre appel d'offre pour ces travaux-là? Est-ce que vous allez essayer d'avoir surtout des contracteurs en région ou est-ce que vous faites apparaître des appels d'offres dans les journaux locaux? Comment vous procédez exactement?

3820

M. CLAUDE TREMBLAY :

Le projet total, s'il est autorisé, va être divisé, je dirais, en lot de travail, disons-le comme ça. La partie structure serait la première partie à être construite. Lorsqu'on est dans des travaux de cette envergure, on oblige d'avoir des certifications ISO pour l'entrepreneur. Et donc, ce sont des appels d'offres publics qui sont publiés, donc sur un «MIRCS», c'est un... tous les entrepreneurs dûment enregistrés, qui ont une licence au Québec, connaissent cet instrument-là sur Internet et, donc, doivent déposer une soumission et le plus bas soumissionnaire l'emporte.

3830

Il n'y a pas de mesure au ministère des Transports qui donne une... voyons, comment on dit ça... favorise, là, un entrepreneur local. Il faut... l'entrepreneur local est considéré au même titre que les autres, mais par ailleurs, l'entrepreneur local a généralement moins de frais de mobilisation qu'un entrepreneur qui vient de l'extérieur. Donc, il est comme un peu automatiquement favorisé.

3835

Un premier lot de travail qui est là. Un deuxième lot de travail qui serait plus du côté nord parce que c'est des terres du domaine public et pour nous donner du temps à être capable à construire. Et donc, là, le découpage n'est pas encore fait final mais par lot de travail, on fait des appels d'offres publics sur l'instrument que j'ai parlé tout à l'heure. Le meilleur, le plus bas soumissionnaire, en fonction des critères qui sont mentionnés et des qualifications qu'il a évidemment, mais ça, c'est... généralement... il n'y a pas de préqualification mais le plus bas soumissionnaire l'emporte et fait les travaux.

Il y a la particularité – mon collègue me fait penser – il y a la particularité du camionnage où on oblige, dans le cahier des charges et devis généraux, d'utiliser les camionneurs artisans, alors les postes de courtage locaux, dépendamment des terres, des matériaux transportés, il y a des pourcentages à respecter.

Là, il faudrait que je vérifie, honnêtement, dans le cahier des charges, là, mais il y a des pourcentages à respecter; supposons, pour la fondation supérieure, c'est X pour cent, les emprunts, et cetera. En tout cas, donc... mais l'obligation pour l'entrepreneur de faire affaires avec les camionneurs artisans est obligatoire.

On pourrait produire l'article particulier du cahier des charges pour votre information. Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une question de précision pour le camionnage en vrac. Est-ce que les camionneurs en vrac peuvent utiliser un chemin de nature locale? Est-ce que c'est seulement les camions... en fait, les camions en vrac doivent absolument circuler sur des chemins du ministère ou si les chemins locaux peuvent servir aussi comme... c'est possible qu'un camionneur en vrac puisse utiliser un chemin local ou s'il y a des restrictions?

M. CLAUDE TREMBLAY :

Un chemin public peut être utilisé par les camionneurs, un chemin public.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Public, même s'il n'est pas à la charge du Ministère?

M. CLAUDE TREMBLAY :

Même s'il n'est pas à la charge du Ministère. S'il existe un règlement municipal sur ce chemin-là, qui interdit le camionnage de transit, bien, il ne peut pas l'utiliser, sauf pour une livraison locale.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3885 Alors, madame Guay était notre dernière intervenante de cette première partie et avant de la clore, j'ai un certain nombre de choses dont je vais vous faire part.

3890 En premier lieu, il y a des documents qui nous ont été promis et je demanderais au promoteur et aux personnes ressources de bien vouloir s'entendre avec notre analyse, madame Mondor, pour nous les faire parvenir dans les meilleurs délais.

3895 Pour ce qui est de la deuxième partie, elle débutera mardi le 1^{er} juin et se tiendra dans cette salle-ci, à partir de 19 heures jusqu'à 23 heures. La durée de cette deuxième partie sera déterminée en fonction du nombre d'interventions orales ou écrites qui nous seront annoncées. La priorité sera donnée, durant les séances publiques, à ceux et celles qui auront avisé la commission de leur intention de prendre position sur le projet.

3900 Afin de nous permettre de bien planifier cette deuxième partie, nous vous demandons de nous indiquer votre intention de déposer un mémoire le plus rapidement possible en communiquant avec madame Poliquin au 1 800 463-4732.

3905 Nous vous demandons également de nous faire parvenir votre mémoire au plus tard le 28 mai, de manière à nous permettre d'en prendre connaissance et de mieux nous préparer à vous poser des questions. Nous aurons, à ce moment-là, quatre jours seulement. Alors, on apprécierait si vous pouvez remettre vos mémoires, pour certains d'entre vous, avant cette date-là.

3910 On aime bien se préparer parce qu'il y a un but quand même d'améliorer la qualité des échanges qu'on aura avec vous. L'équipe de la commission communiquera avec ceux qui ont l'intention de présenter des mémoires pour organiser l'ordre de présentation. Il est possible de faire des présentations en après-midi.

3915 Cette deuxième partie de l'audience est consacrée en totalité à entendre vos opinions, la connaissance de terrain des citoyens et des groupes, les témoignages de leur vécu et de leurs attentes, leurs analyses, leur position sur le projet ou certains de ces aspects sont tous des éléments recherchés par la Commission au cours de cette deuxième partie.

3920 J'insiste sur le fait que la Commission fonde son analyse non pas sur le nombre de positions favorables ou défavorables au projet, mais bien sur la compréhension des enjeux du projet et sur les arguments supportant la recherche d'un choix qui va favoriser l'acceptabilité sociale et qui sera de moindre impact environnemental.

3925 À la fin des séances publiques de cette deuxième partie, la Commission va préparer un rapport qui présentera ses constatations, son analyse et ses conclusions sur le projet. Le rapport sera remis au ministre de l'Environnement du Québec, monsieur Thomas Mulcair, le 19 août

2004. Ce dernier transmettra, par la suite, au Conseil des ministres une recommandation relative à l'autorisation ou non du projet, basée sur l'analyse de la Commission et de celle qui aura été faite en parallèle par son ministère.

3930 Le BAPE étant un organisme consultatif, la décision finale appartient au Conseil des ministres du gouvernement du Québec.

Lors de la deuxième partie de l'audience, la disposition physique de la salle sera différente puisque la table du promoteur et celle des personnes ressources ne seront plus là.
3935 Une seule possibilité est accessible pour ces dernières personnes d'intervenir, puisqu'elles auront, comme d'ailleurs tout participant à l'audience, un droit de rectification d'informations fausses qui seraient communiquées à la commission. On en parle pas ici d'un débat d'opinion mais bien des informations fausses.

3940 Il n'y aura qu'une table pour les gens qui viendront présenter un mémoire, comme celle-ci, et une autre pour la commission qui vous posera des questions et pourra vous demander des explications supplémentaires sur certains points de vos mémoires.

Ceci dit, tous les documents qui ont été déposés durant cette première partie ou qui
3945 seront déposés dans la semaine qui suit et jusqu'au 26 mai, dont les transcriptions, le verbatim que nous avons pris à toutes les séances, tous ces documents se retrouveront dans les centres de consultation dans les meilleurs délais, c'est-à-dire d'ici environ une semaine.

Toutes les interventions de l'audience publique de même que l'étude d'impact sont
3950 résumées ainsi que les autres documents qui nous seront envoyés sous forme électronique seront également sur le site Internet du BAPE, à l'adresse de la commission que vous pouvez obtenir de madame Poliquin ou de madame Bourdages.

En terminant, j'aimerais remercier tous ceux et celles qui ont contribué à la bonne marche
3955 de ces séances, d'abord le promoteur et son équipe. J'aimerais remercier les personnes ressources du ministère de l'Environnement, du ministère du Développement économique et régional et de la recherche, du ministère des Ressources naturelles de la faune et des parcs, de la Société de la faune et des parcs du Québec et de la Ville de La Tuque, du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, du ministère de la Sécurité publique. Et aussi, nous
3960 avons dans la salle, au besoin du public, une représentant du CLD. J'aimerais remercier toutes ces personnes d'avoir participé avec nous à cette audience.

Je remercie également l'équipe technique, la sténotypiste et l'équipe du BAPE, qui ont
3965 soutenu, tout au long de cette semaine, le travail de la Commission. Et les derniers mais non pas les moindres, je remercie les participants du public qui sont venus poser des questions dans un cadre souvent intimidant. Alors, je vous remercie beaucoup pour la qualité de vos interventions et pour le climat de respect qui ont été maintenus lors des interventions de tous.

Je déclare donc la première partie de l'audience close et je vous souhaite une bonne fin
3970 de soirée. Au revoir et merci.

22 h 25 – FIN DE LA SÉANCE
FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE

3975 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 la soirée du 5 mai
2004 à La Tuque, le tout conforme à la loi.

3980

Line Perreault, s.o.