

Séance de la soirée du 9 février 2010

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. FRANÇOIS LAFOND, président
M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA VOIE
DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA - ROUTE 117**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 9 février 2010 à 19 h
Centre de congrès de l'Hôtel Gouverneur
41, 6e rue
Rouyn-Noranda

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 2010.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1

LECTURE DES REQUÊTES

COMITÉ « POUR UNE ALTERNATIVE À LA VOIE DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA » (REQUÊTE LUE PAR M. GHISLAIN GIRARD)	10
---	----

LES CITOYENS DE LA RUE DES LILAS (REQUÊTE LUE PAR Mme FRANCINE ST-PIERRE)	12
--	----

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	13
---------------------------------	----

PAUSE

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. PIERRE LAPOINTE	19
M. ÉRIC ARPIN	25
M. GHISLAIN GIRARD.....	41
M. ALAIN BÉLISLE.....	47
Mme FRANCINE ST-PIERRE.....	51

PAUSE

M. JEAN-MARIE LETENDRE	58
M. GHISLAIN FONTAINE	63
M. PIERRE LAPOINTE	68
M. ÉRIC ARPIN	75

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audiences publiques sur le *Projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117*.

10 Je me présente, François Lafond, et je présiderai cette commission d'enquête et d'audiences publiques qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par la ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, madame Line Beauchamp. Je serai secondé par le commissaire Louis Dériger.

15 Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu de la ministre en date du 14 janvier 2010. Cette lettre s'adresse au président du BAPE, monsieur Pierre Renaud, et elle se lit comme suit :

20 *En ma qualité de ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère la « Loi sur la qualité de l'environnement », je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda – route 117 par le ministère des Transports, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

25 *Le mandat du Bureau débutera le 8 février 2010.*

Je joins à la présente la demande d'audience publique qui m'a été adressée concernant le projet.

30 *Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.*

Et c'est signé : *Line Beauchamp*.

35 En fait, j'aimerais faire une petite rectification. Il y a eu deux demandes d'audience publique, mais au moment où cette lettre a été adressée au président du BAPE, il y avait une demande qui avait été, je pense, un petit peu égarée, puis ils l'ont retrouvée, finalement, puis ça nous est revenu.

40 Je dois vous rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Notre mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer à la ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par le projet.

45 Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

De plus, la commission examinera, dans une perspective de développement durable, les projets soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

50 Ainsi, dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des 16 principes de la Loi, afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

55 Enfin, la commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*.

Mon collègue, monsieur Dériger, et moi-même, sommes engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

60 La commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

65 Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

70 Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs.

75 À partir de ces deux analyses, la ministre fera une recommandation au Conseil des ministres. Par la suite, le gouvernement du Québec rendra une décision sur le projet.

Cette commission d'enquête et d'audiences publiques effectuera l'examen public du projet, de manière à satisfaire aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*.

80 Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la *Procédure d'évaluation environnementale*, je vous invite à vous rendre à l'arrière de la salle où une documentation pertinente est disponible.

85 Le mandat de la commission d'enquête a débuté hier, le 8 février 2010, et sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera remis à la ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 8 juin 2010.

Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon nos règles de procédure.

90 Je présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources invitées. Puis, les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet.

95 Une pause d'environ 15 minutes suivra la présentation du promoteur. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet.

100 Au retour de cette pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

105 L'audience publique est divisée en deux parties : la première partie débute ce soir et la commission siègera au fur et à mesure de ses besoins. L'objectif de cette première partie d'audience vise à compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la commission, ainsi qu'aux personnes ou aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur, ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

110 La première partie ne sert pas à recevoir les opinions des participants, mais bien des questions qu'ils désirent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous l'entendrons seulement en deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire à compter du 16 mars prochain. C'est à ce moment que les citoyens prendront position sur le projet. Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible votre intention de déposer un mémoire à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Renée Poliquin, qui est à l'arrière de la salle. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique.

115 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires 4 jours avant le début de la deuxième partie de l'audience, soit au plus tard, le jeudi 11 mars 2010 à 23 h 59.

120 Au moment de la présentation de votre mémoire, nous pourrons échanger avec vous afin de bien comprendre votre position.

125

Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission d'enquête sans le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet. Ces trois options sont donc possibles.

130

Dans le but de préparer la deuxième partie de l'audience publique, il importe de faire connaître votre intention auprès de la coordonnatrice, au plus tard, deux semaines avant la deuxième partie de l'audience publique, c'est-à-dire le 2 mars 2010.

135

À la fin de l'audience publique, la commission pourrait avoir besoin de poursuivre ses recherches pour compléter son examen du projet et son analyse. Si c'est le cas, les questions et réponses ainsi que les nouveaux documents obtenus seront déposés officiellement et rendus publics. Ils deviendront accessibles dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

140

De plus, tous les documents relatifs au dossier peuvent être consultés dans les centres de consultation, sur le site Web du BAPE et à nos bureaux à Québec et à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'Université du Québec à Montréal.

145

Par ailleurs, ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation, environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique.

150

Voici comment nous allons procéder ce soir et lors des autres séances de la première partie de l'audience publique.

Tout d'abord, voyons la disposition de la salle. Au centre, face à vous, la commission d'enquête; à ma gauche, la table des analystes, celle des personnes-ressources, et la table de la sténotypiste qui s'occupe des transcriptions. À l'arrière, la table de l'équipe de la commission; à ma droite, la table des représentants du promoteur et, devant nous, la table où vous viendrez poser vos questions.

155

L'inscription pour les questions, comme je l'ai mentionné plus tôt, se fait à l'arrière. Ce soir, le registre sera ouvert à la première pause. Deux questions sont admises par intervention. Cette règle va permettre au plus grand nombre de participants de venir poser leurs questions.

160

Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

165

Pour les questions posées par le commissaire Dériger, les porte-paroles sont invités à lui répondre directement.

170 Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Bien entendu, mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de cette question.

175 Vous êtes, bien sûr, les bienvenus pour vous réinscrire au registre pour d'autres questions concernant le projet. Les questions qui ne peuvent obtenir de réponses immédiates de la part du promoteur ou des personnes-ressources, parce que nécessitant une recherche ou un développement, devront être traitées avec diligence. La commission se chargera d'obtenir les réponses lors des séances ultérieures ou par écrit. Ces réponses font partie du dossier et seront rendues publiques.

180 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec mention « confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public. Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique en tout ou en partie ou de ne pas rendre publique
185 l'information, et cette décision sera également rendue publique.

190 Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision. À la suite de quoi, l'information sera rendue publique, en tout ou en partie, ou sera renvoyée à la personne qui l'a fournie, sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

195 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document au cours de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle du document, il peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission. Vous pouvez, aussi, seulement nous communiquer la référence à un document. La commission examinera son contenu comme elle le fait pour tous les documents déposés.

200 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une *Déclaration de services aux citoyens* et met à votre disposition un questionnaire, afin d'évaluer la qualité de nos services. Je vous demande donc de bien vouloir le remplir et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

205 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête : à ma gauche, les analystes, madame Édith Bourque et monsieur Guy Fortin; madame Julie Crochetière, également analyste, n'est pas avec nous ce soir. À l'arrière de la salle, la conseillère en communication, madame Julie Olivier, et la coordonnatrice madame Renée Poliquin. Également absente, madame Marie Anctil, agente de secrétariat.

210 L'organisation technique et la logistique des séances publiques sont sous la responsabilité
du Centre des services partagés du Québec. Le responsable de la logistique est monsieur Daniel
Moisan, il est accompagné de monsieur Jean Métivier, technicien du son; madame Yolande
Teasdale assure le travail de sténotypie.

J'invite le porte-parole du promoteur, monsieur Yves Coutu, à nous présenter son équipe.

215 **M. YVES COUTU :**

220 Bonsoir! Alors, dans un premier temps, je vous présente, à ma gauche, monsieur Bernard
Fournier, qui travaille pour la firme Genivar; monsieur Jocelyn Cloutier, également de la firme
Genivar. À l'arrière, madame Brigitte Goulet du ministère des Transports, de la Direction chez nous
– excusez, à ma gauche, plutôt, en arrière; Éric Gingras, exactement à l'arrière de moi, de la firme
Genivar; Josée Couture, qui est ingénieure chargée de projet au ministère des Transports, à ma
droite, en arrière, ainsi que les personnes-ressources qui sont avec moi : madame Catherine
Ledoux, qui travaille pour la division géotechnique au ministère des Transports, chez nous;
225 madame Annie Dion qui est évaluateur à la Direction du ministère des Transports à Rouyn-
Noranda; Nathalie Leblanc, qui est agent de recherche chez nous, au niveau de la Direction, ici, à
Rouyn-Noranda; et madame Line Gamache, qui est notre spécialiste au niveau du bruit, de la
Direction de la Ville de Montréal, du ministère des Transports.

230 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Coutu. Est-ce que vous avez des documents à déposer ce soir?

235 **M. YVES COUTU :**

Oui. Alors, je vais laisser le soin à Bernard Fournier de vous en faire la liste.

LE PRÉSIDENT :

240 Merci, Monsieur Coutu.

M. BERNARD FOURNIER :

245 Oui. Alors, dans les documents déjà préalablement déposés, l'hyperlien pour le plan de
transport de la région; l'hyperlien de la politique sur le bruit routier; l'étude d'opportunité de Stavibel
de 2004; et l'étude des tracées de Dessau Soprin de 2006.

250 Ce qui a été déposé ce soir : tout d'abord, une note technique concernant les
caractéristiques du potentiel de frai dans le cours d'eau numéro 8; une note technique sur l'analyse
sommaire de l'évolution du trafic au cours des dernières années, datée du 5 février 2010; une mise
à jour du tableau 4-13 de l'étude d'impact traitant d'une mise à jour des coûts de construction de la
voie de contournement; une note technique visant l'évaluation des niveaux de services futurs sur la
route 117 actuelle; une note technique traitant des ajouts, aux tableaux 3-17 et 3-18 de l'étude
d'impact sur les normes d'urbanisme; et, enfin, une note technique sur une mise à jour des
tableaux 2-13 et 2-14 de l'étude d'impact qui se veut une actualisation des accidents.

255 **LE PRÉSIDENT :**

260 Merci, Monsieur Fournier. Et maintenant du côté des personnes-ressources, je vais aller
voir le MDDEP, le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs. On vous
écoute.

M. PATRICE SAVOIE :

265 Oui, bonsoir! Je me présente, Patrice Savoie, chargé de projet sur le dossier de la voie de
contournement de Rouyn-Noranda. M'accompagnent ce soir monsieur Chatagnier à ma gauche,
également de la Direction des évaluations environnementales; derrière moi, monsieur Yves
Grégoire de la Direction régionale, ici, en région; et dans la salle, monsieur Vital Gauvin de la
Direction des politiques de qualité de l'atmosphère au central à Québec, ainsi que monsieur Guy
Vallière du Centre de contrôle environnemental, ici, en région.

270 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Monsieur Savoie. Est-ce que vous avez des documents à déposer ce soir?

275 **M. PATRICE SAVOIE :**

Non, pas pour l'instant.

280 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Je vais aller voir la Ville de Rouyn-Noranda. On vous écoute, Monsieur
Monfette.

285 **M. PIERRE MONFETTE :**

Oui, bonsoir! Bon, je suis accompagné de monsieur Robert Deschênes, urbaniste à la Ville
de Rouyn-Noranda.

LE PRÉSIDENT :

290

Merci. Est-ce que vous avez des documents à déposer ou des documents qui ont été déposés, Monsieur Monfette?

M. PIERRE MONFETTE :

295

Bien, c'était des documents déjà demandés. Donc, j'ai complété ce soir les demandes à madame Poliquin.

LE PRÉSIDENT :

300

D'accord, mais est-ce que vous pourriez les énumérer?

M. PIERRE MONFETTE :

305

Bon. Vous nous avez demandé de faire des extraits de nos deux schémas d'aménagement, là, des éléments qui parlaient spécifiquement de la voie de contournement, ce qui a été fait. Et nous avons déposé aussi un tableau de tous les projets de développement dans un horizon 0-5 ans pour le commercial, l'industriel et le résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

310

Et je pense qu'antérieurement il y a d'autres documents qui ont été déposés, notamment le schéma d'aménagement révisé, c'est ça?

M. PIERRE MONFETTE :

315

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

320

Et avec le schéma d'aménagement révisé, est-ce qu'il y a eu d'autres documents qui ont été déposés?

M. PIERRE MONFETTE :

325

Bien, vous nous avez demandé des extraits de notre réglementation qui pourraient toucher le projet en question. C'est ce qui a été fait.

LE PRÉSIDENT :

330

Parfait. Bien, je vous remercie, Monsieur Monfette. Du côté maintenant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, madame Delahaye s'il vous plaît?

Mme NANCY DELAHAYE :

335

Oui, bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

340

Bonsoir, Madame Delahaye.

Mme NANCY DELAHAYE :

345

Moi, j'ai déjà déposé – je suis toute seule ce soir pour représenter le ministère – j'ai déjà déposé en hyperlien le document *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques*, puis aujourd'hui, j'ai déposé plusieurs documents, dont les statistiques provinciales pour les feux de forêt, les statistiques de 2005 à 2009... 2008, plutôt. Vous aviez demandé 2009, mais elles n'étaient pas encore disponibles. J'ai fourni également une carte des feux de forêt, mais pour l'Abitibi-Témiscamisque, puis j'ai également fourni une rectification au niveau de l'information qui avait été déposée pour l'étude d'impact par rapport à la tenure des terres. Il y avait certaines concessions minières qui avaient été indiquées comme étant des terrains privés alors qu'ils sont des terres publiques.

350

LE PRÉSIDENT :

355

Parfait. Bien, merci, Madame Delahaye. Au niveau du ministère de la Santé et des Services sociaux, madame Lefebvre?

Mme ANNIK LEFEBVRE :

360

Oui, bonjour! Annik Lefebvre de l'Agence de Santé et des Services sociaux pour le module santé environnementale. Je suis accompagnée de mon collègue, monsieur Paul St-Amant, qui travaille également à l'Agence de Santé pour le module *Habitudes de vie, maladies chroniques*.

365

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Est-ce que vous avez des documents qui ont été déposés ou que vous souhaitez déposer ce soir?

370 **Mme ANNIK LEFEBVRE :**

Pas ce soir, mais il y a quelques jours, nous avons effectivement déposé certains documents, entre autres de la documentation sur les risques d'intoxication associés au monoxyde de carbone lors de travaux de dynamitage et, également, des mesures appropriées pour contrer ces risques. Nous avons également déposé un document sur des indicateurs de l'environnement physique et bâti qui peuvent influencer l'activité physique, l'alimentation et le poids.

Nous avons déposé un carton d'information à l'intention du public sur les risques d'intoxication au monoxyde de carbone. Nous avons également déposé un document de l'Organisation mondiale de la santé relativement à des recommandations sur le bruit communautaire. Nous avons également déposé, en hyperlien, des documents d'information issus du ministère du Développement durable Environnement et Parcs, particulièrement sur les épisodes de smog en Abitibi-Témiscaminque, et un résumé également des sources émettrices de polluants atmosphériques. C'est tout.

385 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, merci beaucoup, Madame Lefebvre. Il y a également d'autres personnes qui pourraient, selon le cas, être invitées à répondre à la commission par écrit. Il s'agit du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, mais secteur forêts et secteur mines; le ministère du Développement économique de l'Innovation et de l'Exportation; le ministère de la Sécurité publique; et, finalement, Pêches et Océans Canada.

J'inviterai maintenant chaque requérant à présenter sa demande d'audience publique et à lire sa requête. Je vous demande de vous en tenir strictement aux motifs présentés à la ministre puisque les mémoires et les opinions sur le projet sont attendus en seconde partie de l'audience publique. Je me réserve le droit de vous interrompre si vous débordez trop de la lecture de votre requête.

400 Donc, j'inviterais monsieur Ghislain Girard à venir présenter la requête s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Girard.

M. GHISLAIN GIRARD :

405 Bonsoir! Monsieur le Président, donc tel que demandé, je vous présente la demande d'audience qui a été transmise en décembre dernier à madame Line Beauchamp, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Justification de notre demande

410 *Le tracé proposé par la Direction régionale du ministère du Transport pour la voie de contournement de la route 117 (aussi appelée Transcanadienne), est inacceptable pour un grand nombre de citoyens, car il vient lécher sur 7.7 kilomètres plusieurs quartiers résidentiels. Aucune*

415 *consultation de la population n'a eu lieu avant d'élaborer le tracé que nous considérons comme étant le pire emplacement en regard de la perte de la qualité de vie des citoyens. Vous trouverez en annexe – c'était joint en annexe, une pétition de 67 citoyens qui a été annexée à la demande.*

Voici les motifs qui appuient notre demande :

420 *L'étude sonore réalisée dans le quartier de la montée du Sourire n'a été faite que durant une seule journée et dénotait un taux de 45 décibels. Nous considérons que cette étude a été bâclée. Plusieurs résidants qui habitent ce quartier depuis longtemps affirment qu'il y a très peu de bruit normalement étant donné que la forêt est à proximité – et qu'il y a aucune route ou industrie à l'arrière des résidences. De plus, cette étude ne tient pas compte des pics de bruit qui seront*
425 *engendrés par la circulation lourde, les freins à moteurs – car il y a une pente descendante – et ce, particulièrement la nuit, là où le sens de l'ouïe est le plus sensible.*

Avec sa clôture haute de quatre pieds de chaque côté et sans aucune traverse de prévue, cette voie de contournement vient enclaver tous les quartiers situés à l'est de la ville. Les citoyens
430 *seront privés en permanence de l'accès au boisé qui est à l'ouest du lac Rouyn. Le boisé comporte en effet des pistes de ski de fond, des sentiers pédestres, des sentiers de vélos de montagne, des sentiers de raquettes et de VTT et également de la motoneige. Selon un sondage réalisé le 21 mai, plus de 90% des résidants utilisent régulièrement, c'est-à-dire à chaque semaine ou à chaque*
435 *mois, ce boisé pour différentes activités sportives et de loisir.*

De même, plus de 3 500 véhicules utiliseront la voie de contournement à chaque jour dont 700 camions lourds. La proximité du tracé à environ 200 mètres des résidences engendrera une augmentation de la pollution pour tous les résidants des quartiers affectés.

440 *La proximité de cette future voie de contournement amènera sans aucun doute une perte de valeur des propriétés, sans compensation financière pour les propriétaires.*

De plus, les travaux de dynamitage seront nécessaires le long du tracé. Il y aura risque de dommages aux fondations des résidences.

445 *Finalement, aucune mesure d'atténuation concrète et précise n'a été confirmée par la Direction régionale du ministère du Transport jusqu'à maintenant.*

450 *Nous sommes assurés qu'il serait possible d'éloigner cette voie de contournement des quartiers résidentiels pour éviter tous les désagréments liés à la construction et à l'utilisation de la voie de contournement ainsi qu'aux coûts rattachés aux mesures d'atténuation.*

455 *Comme tous les citoyens payeurs de taxes, nous considérons avoir le droit de conserver la qualité de vie de nos quartiers. L'imposition d'une voie de contournement à proximité des résidences vient brimer fermement ce droit.*

C'est pour cela, Monsieur le Président, que nous vous demandons *que d'autres alternatives soient étudiées pour éloigner des quartiers résidentiels cette future route transcanadienne.*

460

Merci.

LE PRÉSIDENT :

465

Merci infiniment, Monsieur Girard. Maintenant, je vais demander à madame Francine St-Pierre, s'il vous plaît, de bien vouloir venir sa requête. Bonsoir, Madame St-Pierre.

Mme FRANCINE ST-PIERRE :

470

Bonsoir! Suite à la réunion du 26 novembre 2009 dernier, que j'ai fait la demande.

475

Premièrement, vous devez être informée que je ne suis aucunement contre le projet de la voie de contournement en soi. Cependant, étant résidante de la rue des Lilas, je m'oppose fermement à la fermeture en rond-point de la rue côté sud, soit la voie d'accès actuelle. Selon les plans du ministère des Transports, notre rue ou sortie vers la ville serait prolongée vers la rue Landry. Nous devons par la suite prendre la rue Pilon ainsi que la rue Dufresnoy pour finalement avoir accès à la rue Saguenay vers la voie de contournement pour se rendre en ville. C'est ce plan que nous remettons en question.

480

Au mois de mai 2009, nous avons eu une séance d'information avec le ministère des Transports. Suite à cette réunion, nous avons fait circuler une pétition et présenté une demande de vérification qui proposait de faire une bretelle à la sortie actuelle, ce qui ne demanderait que du remplissage. Selon toute vraisemblance, ce projet serait avantageux et à moindre coût. Nous avons donc remis au directeur du ministère des Transports ainsi qu'au maire de Rouyn-Noranda un projet qui prévoit une sortie en U, comme n'importe quelle sortie d'autoroute. Le ministère nous a suggéré d'y travailler.

485

490

Alors, à la réunion du BAPE du 26 novembre 2009, nous pensions qu'il y aurait des développements concernant notre proposition. Où était-ce rendu? S'ils avaient fait au moins un schéma ou émis des hypothèses, échafaudé des plans... rien! Et aucune réponse à nos questions n'était satisfaisante. Mais ce qu'ils nous disent c'est que « Ce n'est pas le temps encore, il n'y a rien de décidé. » Enfin, à ce stade-ci, une seule solution me semble possible afin que nous ayons des réponses à nos questions, et ça se nomme « Audience publique ». Nous, citoyens de la rue des Lilas, souhaitons nous faire entendre.

495

500

Pour ce que nous savons, le ministère des Transports travaille en étroite collaboration avec la Ville de Rouyn-Noranda sur ce projet. Serait-ce faux de penser à la possibilité que la Ville pourrait y retrouver des avantages? Nous trouvons anormal de devoir faire un détour sur tout un pâté de maisons afin que la Ville puisse avoir accès à de nouveaux terrains résidentiels pour lesquels nous devrions payer de notre bien-être. Nous, citoyens de la rue des Lilas, nous y opposons farouchement. Qu'ils nous prouvent le contraire.

505 *Voyez-vous, nous sommes près de la Ville, de notre travail, de nos besoins. L'accomplissement du projet actuel nous forcerait à faire un détour inutile et nous posons cette question : pourquoi? Jusqu'à présent, malgré les séances d'information, les réunions, les réponses restent évasives et, je dois dire, illogiques. En tant que citoyens et payeurs de taxes de Rouyn-Noranda, nous savons que notre qualité de vie sera affectée. Nous nous sentons floués.*

510 *Vous trouverez ci-joint...*

Bon, là, la pétition que je vous avais envoyée.

LE PRÉSIDENT :

515 Parfait.

Mme FRANCINE ST-PIERRE :

520 C'est tout.

LE PRÉSIDENT :

525 Bien, merci, Madame St-Pierre. La parole est maintenant au promoteur, monsieur Yves Coutu du ministère des Transports, qui va présenter son projet durant environ 15 minutes. Après cette présentation, nous ferons une pause de 15 minutes et le registre des questions sera ouvert.

Monsieur Coutu, si vous voulez bien présenter votre projet s'il vous plaît.

M. YVES COUTU :

530 Monsieur le Président, le projet va être présenté par deux personnes, madame Brigitte Goulet et madame Josée Couture. Alors, j'inviterais tout de suite madame Brigitte Goulet à débiter la présentation. C'est Josée. On commence par Josée et on passe par la suite à Brigitte. Excusez-moi.

535

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va débiter la présentation du promoteur. On vous écoute, Madame.

540 **Mme JOSÉE COUTURE :**

Alors, bonsoir! Le plan de la présentation : les objectifs et localisation du projet; les principales composantes du projet; les principaux impacts et mesures d'atténuation; surveillance et suivi environnemental; coût et calendrier de réalisation.

545

Alors, les objectifs et localisation du projet. Les objectifs du projet sont d'éliminer les conflits avec les activités urbaines du centre-ville, améliorer la sécurité et maintenir la fonctionnalité de la route 117, améliorer la qualité de vie globale des résidents de la ville de Rouyn-Noranda.

550

Pour la localisation de la voie projetée, vous voyez ici le raccordement du côté sud, le raccordement avec la 117. C'est un tracé qui a 7,7 kilomètres de longueur, qui va se raccorder au nord-ouest à la route 101 existante. C'est un tracé où est-ce qu'il va y avoir un débit projeté de 3 500 véhicules par jour, dont 700 camions.

555

Les principales composantes du projet. Alors, c'est un tracé de 7,7 kilomètres à deux voies contigües, à l'exception des endroits où est-ce qu'on va avoir besoin des voies pour véhicules lents. À ces endroits-là, la route va être plus large, va être à trois ou à quatre voies. La vitesse affichée sera de 90 kilomètres à l'heure. Il y aura des travaux importants de remblai et de déblai dus aux pentes à respecter; on a un relief qui est très vallonné dans le secteur. Il y a aussi les contraintes des sols, on a soit du roc ou des sols de faible portance. Ça sera une emprise qui sera variable de 60 à 80 mètres avec drainage ouvert et servitude de non-accès. Pour drainage ouvert, c'est un drainage à fossé, à ciel ouvert, et c'est une route de non-accès, donc à accès contrôlé. Il y aura quatre intersections pour permettre aux véhicules d'accéder à la voie de contournement.

560

565

Vous voyez ici la section type de la voie de contournement. C'est 13.4 mètres de plateforme, des voies de circulation de 3.7 mètres et des accotements asphaltés de 3 mètres.

570

Quant au réseau de camionnage, il y a une nécessité d'une réglementation complémentaire à la voie de contournement. Ce réseau de camionnage là a été développé de concert avec la Ville, et les objectifs de la réglementation sont d'inciter le maximum de camions à utiliser la voie de contournement.

575

Maintenant, on va vous présenter une simulation schématique du tracé. Alors, ici, vous voyez l'origine sud de la voie de contournement avec le raccordement de la 117 existante. Vous avez le lac Fiske au sud. Alors, ici, vous voyez le giratoire simple, le lac Rouyn et le bureau d'information touristique qui se situe à proximité du raccordement de la voie.

580

Alors, si on se dirige un peu plus vers le nord, le long du tracé, on a le cimetière Saint-Michel dans le secteur, le quartier de la montée du Sourire et l'avenue Lajoie ici, dans ce secteur-là.

585 Alors, vous avez la piste cyclable actuelle, qui est également la piste de motoneige. On va se diriger un petit peu plus vers le nord voir les raccordements qui sont prévus. Alors, vous voyez la rue Perreault Est qui se raccorde en T à la future voie de contournement. La rue Perreault, la piste cyclable Osisko également dans le secteur. Il y a également un accès à l'usine de traitement des eaux usées et un accès limité pour les besoins de la minière Xstrata. Le lac Osisko qui est à l'ouest. Ici, vous voyez l'intersection du chemin de la Mine-Gallen. Et, ici, on commence une section à quatre voies contigües, dans une section à pente où est-ce que c'est des voies pour véhicules lents.

590 On se dirige aussi, on longe le parc à résidus miniers, du côté est. Vous voyez l'accès ici, en croix, l'accès limité pour le besoin du parc à résidus miniers et puis aussi pour le golf Noranda.

595 On se dirige vers l'extrémité nord de la voie de contournement. Ici, vous voyez le quartier de la rue des Lilas, le raccordement projeté qui est prévu par le MTQ, par la rue Landry, l'avenue Dufresnoy qui se situe ici, et puis à l'arrière-plan, on peut voir le carrefour giratoire double qui se situe à l'intersection de la route 101 et de la future voie de contournement.

600 Alors, pour les principaux impacts et mesures d'atténuation, je vais laisser madame Brigitte Goulet vous donner les informations.

Mme BRIGITTE GOULET :

605 L'étude d'impact sur l'environnement nous a permis de déterminer plus d'une centaine de mesures d'atténuation. Ce soir, nous vous présenterons donc que quelques exemples.

610 Débutons tout d'abord avec les impacts sur le milieu humain. Pour réaliser notre projet, nous aurons besoin d'environ 66 hectares de nouvelle emprise, soit 49 % de minière, 41 % de terre publique et seulement 10 % de terre privée.

615 Les procédures d'acquisition du ministère des Transports seront mises en application, tel que la négociation de gré à gré, et des indemnisations pourraient être versées. Afin de permettre la réduction de l'emprise face au terrain de golf, un mur de soutènement sera construit. Aucun bâtiment ne sera touché par notre projet, seule la cour arrière de trois résidences du secteur de la route 101 sera réduite. Derrière ces maisons, un écran antibruit sera aménagé.

620 Une enquête auprès de 48 commerces sensibles au transit a permis de déterminer la perte possible d'une dizaine d'emplois ainsi qu'une diminution du chiffre d'affaires d'environ 1 %. Comme mesure d'atténuation, de la signalisation pourrait être mise en place, par exemple pour afficher, signaler le centre-ville. De plus, selon le Règlement sur le camionnage, l'accès aux extrémités est, soit la rue Larivière et, ouest, le boulevard Rideau, sera permis pour les camions, et ce, afin de leur permettre l'accès aux commerces d'hébergement, par exemple.

625 Un autre élément de sensibilité qui avait été soulevé lors des consultations est la limitation de l'accès au boisé pour piétons. Diverses options ont été évaluées par le ministère, soit une traverse à niveau pour piétons. Toutefois, cette option n'a pas pu être retenue pour des raisons de sécurité. Un passage souterrain a également été évalué, toutefois cette option n'a pas été retenue par le ministère en raison des coûts et puisqu'il n'y a aucun statut officiel reconnu pour le boisé par la Ville.

630 La fermeture de la rue des Lilas et le prolongement vers Landry occasionnera un détour de 1.1 à 1.4 kilomètre. Le temps de parcours additionnel est estimé à environ deux minutes. Un scénario alternatif a été étudié par le ministère, soit une entrée et une sortie de la rue des Lilas.

635 Les impacts au niveau du paysage pourraient consister à la percée visuelle possible à quelques endroits. Comme mesures d'atténuation, nous prévoyons un écran visuel au carrefour giratoire de la route 101, ainsi que du reboisement qui pourrait être réalisé, par exemple dans le secteur de la montée du Sourire, et ce, en collaboration avec la Ville de Rouyn-Noranda.

640 Maintenant, pour ce qui est de l'ambiance sonore. Deux niveaux d'ambiance sonore seront comparés, soit les niveaux actuels qui ont été réalisés à l'aide de sonomètres et les niveaux futurs qui ont été estimés 10 ans après l'ouverture de la route, à l'aide de modèles prévus à cet effet. Par exemple, dans le secteur de la rue des Lilas, les niveaux actuels ont été évalués à 64 dBA et dans le futur à 66 dBA. Cet impact jugé moyen devra être atténué, et un écran antibruit sera aménagé

645 derrière la route 101.

Comparativement au quartier de la rue des Lilas, le secteur de la montée du Sourire a des niveaux de bruit qui sont plus faibles. Actuellement, aux alentours de 45 dBA, et dans le futur de 47 à 48 dBA. Puisque ces niveaux sont sous le seuil de 55 dBA, cette perturbation est jugée

650 acceptable selon la politique du bruit du ministère, et aucune mesure d'atténuation ne sera mise en place.

Maintenant, ailleurs dans la ville, on prévoit une réduction possible de 2 dBA, par exemple sur la route 117 actuelle et l'avenue Québec.

655 Autres répercussions positives du projet au plan de vue humain. Par exemple, la voie de contournement sera une solution à des problèmes d'accident sur la route 117 actuelle, et le temps de parcours sera plus rapide pour les usagers en transit. Au niveau de l'aménagement urbain, il y aura également suppression des conflits avec la vocation du centre-ville. La voie de

660 contournement sera également une belle opportunité pour l'aménagement de nouveaux sentiers de quads, de motoneiges et de vélos.

Et, finalement, au niveau de l'économie locale et régionale, il y a des retombées économiques qui sont à prévoir lors de la construction.

665

Maintenant, les impacts sur le milieu physique. Les études de caractérisation ont permis de déterminer la présence, en surface, de contamination du sol par des métaux. Environ 30 000 mètres cubes de sols seront excavés. Ceux-ci seront disposés dans un site minier, en région, autorisé par le MDDEP, et ce, en conformité avec la réglementation en vigueur.

670

Pour ce qui est des eaux de surface, il y a également des risques d'altération, mais celles-ci sont déjà contaminées par des métaux et ne servent à aucun usage. Différentes mesures d'atténuation seront mises en place pour limiter l'apport de sédiments dans les cours d'eau durant les travaux. Il y a également un contrôle des risques de contamination par les hydrocarbures qui sera fait lors du chantier. On prévoit également de la végétalisation des abords routiers et l'aménagement des fossés.

675

Maintenant, pour ce qui est des eaux souterraines, un seul puits pourrait être affecté, mais celui ne sert pas pour l'alimentation en eau potable. Comme mesure, nous prévoyons tout de même un suivi du puits pour garantir une eau de même qualité et quantité.

680

Pour ce qui est de l'air ambiant, les poussières résultant du chantier de construction seront atténuées par l'application d'abats-poussière, et ce, en conformité avec les normes environnementales.

685

Il y a également des risques d'infiltration de monoxyde de carbone lors du dynamitage. Comme mesures, des appareils mesurant les taux seront installés, par exemple dans les résidences ou les infrastructures comme les égouts. Donc, un aspect positif du projet au plan de vue de la qualité de l'air et la réduction de l'émission des gaz à effet de serre de par une meilleure fluidité du trafic.

690

Maintenant, les impacts sur le milieu biologique. Notre projet traverse une dizaine de cours d'eau dont trois ont un potentiel pour l'habitat du poisson. Différentes mesures d'atténuation seront mises en place pour la protection de la vie aquatique, ainsi que le contrôle de l'érosion. Ces mesures seront généralement utilisées au ministère. Par exemple, aucun travaux ne seront effectués durant la fraie printanière et il y aura également interdiction de circuler avec de la machinerie dans les cours d'eau. De plus, lors de la conception, la conception des ouvrages sera faite de manière à laisser le libre écoulement de l'eau, et des seuils ou chutes vont être évités lors des franchissements.

700

Au niveau faunique, il y a aucune espèce menacée qui a été retrouvée, mais il y a plusieurs espèces d'oiseaux qui sont présentes. Alors, le déboisement sera réalisé hors de la période de nidification de l'avifaune, et le déboisement et la circulation de la machinerie seront limités aux aires de travail. Pour ce qui est des risques de collision avec la grande faune, de la signalisation adaptée sera installée au besoin.

705

Maintenant, pour la végétation, il y a également absence d'espèces menacées, mais on prévoit une perte d'environ 40 hectares en boisé. Les mesures d'atténuation qui seront mises en place sont la récupération du bois commercial, le balisage des aires à déboiser et la restauration du couvert végétal.

Et, finalement, environ cinq hectares de milieu humide seront affectés par notre projet. Des compensations de milieu humide sont prévues selon les modalités du MDDEP.

Josée va poursuivre avec les surveillances et le suivi environnemental.

Mme JOSÉE COUTURE :

Pour le volet surveillance durant les travaux, il y aura des mesures générales de surveillance, dont l'insertion des mesures d'atténuation dans le cahier des charges de l'entrepreneur. Il y aura également des rapports de surveillance environnementale qui vont être faits au cours des travaux. Et puis, il y aura aussi l'application d'un plan de mesures d'urgence.

En ce qui concerne le programme de contrôle particulier à appliquer dans le secteur avoisinant des résidences, il y aura des contrôles pour le bruit et du contrôle également lors des travaux de dynamitage Il y aura également un plan de gestion de la circulation pour essayer d'éliminer le plus possible les contraintes aux usagers de la route.

En ce qui concerne le suivi environnemental, pour la suite. Lors de la mise en service, il y aura des suivis des niveaux sonores simulés, des suivis des eaux d'approvisionnement pour s'assurer que le seul puits du secteur ne subisse aucun changement, et également un suivi des impacts économiques.

En ce qui concerne les coûts et calendrier de réalisation. Pour les coûts du projet, on prévoit l'acquisition et déplacement des services publics de l'ordre de 4,9 M\$; pour les travaux, contingences et honoraires professionnels 70,4 M\$, pour un coût total du projet de 75,3 M\$.

Je tiens à préciser que lors de la présentation du mois de novembre dernier, les coûts totaux du projet étaient de l'ordre de 65,5 M\$. Ces coûts ont été majorés en fonction d'un accroissement annuel pour les coûts de construction. Les coûts qui étaient présentés étaient ceux de l'étude d'impact qui datait de la fin de 2008. Alors, les coûts qu'on présente ici, c'est des coûts projetés en fonction du début des travaux, soit à l'automne 2011.

Alors, pour le calendrier de réalisation projetée, dans la plage 2007 à 2010, il y a eu l'ensemble des processus d'évaluation environnementale et le décret gouvernemental qu'on compte obtenir durant l'année 2010. Il y a eu l'avant-projet préliminaire qui a débuté en 2008, qui s'est fait en 2008, et l'avant-projet définitif qui va se prolonger 2009-2010.

750 Pour la plage 2010-2011, il y aura les plans et devis, l'obtention d'autorisations de construction, la négociation des ententes et des acquisitions, déplacement des services publics, et le ministère projette le début des travaux à l'automne 2011.

755 Pour la plage 2011-2014, alors 2011-2014, l'exécution des travaux, la mise en service prévue à la fin 2013 et des travaux complémentaires en 2014. Les travaux complémentaires, on compte les travaux d'aménagement paysager et plantation suite à la mise en service du tronçon.

760 Également, on prévoit terminer les travaux à la fin 2013, c'est un an après la date qui avait été présentée en novembre. Ça, c'est compte tenu de la tenue des audiences publiques, on a dû reporter la date de mise en service d'une année. Merci.

LE PRÉSIDENT :

765 Merci, Mesdames pour votre présentation. Merci à monsieur Coutu. Bon, vous comprendrez aussi que la présentation devra être déposée ainsi que votre schéma schématique de tantôt où on mettrait tout le tracé.

Le registre est maintenant ouvert. Nous serons de retour dans 15 minutes.

770 **PAUSE**

LE PRÉSIDENT :

775 J'inviterais à l'avant monsieur Pierre Lapointe, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Lapointe.

M. PIERRE LAPOINTE :

Bonsoir!

780

LE PRÉSIDENT :

Nous vous écoutons.

785 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Alors, Monsieur le Président, ma question porte sur l'impact du tracé prévu de la voie de contournement, sur l'utilisation du boisé par la Ville et par ses citoyens.

790 Depuis l'échange de lettres entre la Ville et Transport Québec en novembre et décembre
derniers au cours duquel la Ville déclarait, dans une première lettre, que la vocation prévue du
boisé était résidentielle, et que dans une seconde lettre, elle demande au MTQ de ne pas tenir
compte de la précédente, je voudrais savoir si depuis ce temps, il y a eu des développements
dans ce dossier entre la Ville et le ministère des Transports du Québec.

795

LE PRÉSIDENT :

Dans un premier temps, on va aller voir la Ville, puis on va voir la fonction que la Ville a
réservée au boisé en question. Monsieur Monfette, on vous écoute.

800

M. PIERRE MONFETTE :

805 Alors, dans notre projet de schéma révisé, notre périmètre urbain s'accote sur la voie
cyclable actuelle. Donc, ce qui est à l'est devient une zone d'exploitation des ressources. Ce qui
signifie qu'il n'est pas de l'intention de la Ville d'investir dans un développement récréotouristique
dans ce secteur-là. Ça sera plutôt réservé, dans un horizon plus ou moins long, à du
développement résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

810

Et dans votre schéma révisé, cette portion-là ne fait plus partie d'un développement
résidentiel, exact?

M. PIERRE MONFETTE :

815

Exact.

LE PRÉSIDENT :

820 Ça, on aura le temps de revenir sur cet aspect-là un peu plus tard. Je vais aller voir du côté
du ministère des Transports. Est-ce que vous avez eu d'autres conversations ou d'autres
rencontres avec la Ville relativement à ce boisé-là?

M. YVES COUTU :

825

Alors, Monsieur le Président, l'information que monsieur Monfette nous transmet ce soir
est effectivement l'information que nous avons eue ces dernières semaines, l'information qui est
postérieure à la soirée d'information qui a eu lieu au mois de novembre 2009. Alors, effectivement,
ça fait que je vous dirais que l'orientation du projet tient compte de l'information qu'on a eue.

830

LE PRÉSIDENT :

835 Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Monsieur Monfette, est-ce que vous pourriez déposer aussi les deux lettres que monsieur Lapointe a fait mention, les deux lettres qui ont été envoyées au ministère des Transports? Donc, vous allez nous déposer ça demain, il y a pas de problème?

M. PIERRE MONFETTE :

840 Oui.

LE PRÉSIDENT :

845 Parfait. Merci, Monsieur Monfette. Votre deuxième question, Monsieur Lapointe?

M. PIERRE LAPOINTE :

850 Ma deuxième question va un petit peu dans le même sens. Parce que là, on vient d'entendre que la Ville ne veut pas faire du boisé une zone récréotouristique, et on vient d'entendre dans la présentation du promoteur que la voie de contournement pourra devenir un atout pour l'aménagement de sentiers de quads, de motoneiges, et cetera. Et je trouve qu'il y a quelque chose qui ne fonctionne pas là-dedans, il y a quelque chose qui ne marche pas. D'un côté, on ne veut pas en faire une zone récréotouristique, puis en même temps on dit : « Ça va permettre l'aménagement de sentiers de quads ou de motoneiges. »

855 Il y a comme quelque chose qui ne fonctionne pas là-dedans. J'aimerais comprendre.

LE PRÉSIDENT :

860 Très bien. Monsieur Coutu, pour quelle raison vous avez mentionné dans votre présentation que le boisé, qui se trouverait maintenant à l'est du futur tracé projeté, pourrait devenir un lieu de rencontres ou d'hébergement récréatif pour les quads, les motoneiges, ski de fond, raquette, et cetera, et cetera?

M. YVES COUTU :

865 Alors, Monsieur le Président, c'est que j'aimerais juste qu'on corrige le tir. C'est qu'au niveau de la présentation, on n'a pas indiqué que dans le boisé on aménageait des sentiers en tant que tels. C'est que dans l'ensemble du projet, il y a des sentiers de motoneiges et de quads et de vélos qui sont prévus sur le long du parcours complet du 7,7 kilomètres au niveau du tracé.

870 Alors, l'aménagement de ces sentiers-là ne fait pas référence au boisé en tant que tel.

LE PRÉSIDENT :

875 Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Monsieur Monfette, quelle est la raison principale pour laquelle, ou enfin les raisons principales pour lesquelles la Ville de Rouyn-Noranda n'entend pas faire en sorte que le quartier qui se trouve à l'est, enfin va se trouver finalement, oui, à l'est du futur tracé, pourquoi ce boisé-là ne servirait pas à des fins... est-ce qu'il y a des raisons principales pour lesquelles la Ville ne veut pas faire en sorte que la vocation du boisé devienne récréative?

880

M. PIERRE MONFETTE :

885 Bon. C'est sûr que là on va parler d'orientation stratégique de la Ville. Il y a des choix qu'elle a à faire quant à l'aménagement de son territoire. Vous savez que nous sommes une ville regroupée, que nous avons 6 500 kilomètres carrés maintenant comme territoire. Donc, nous avons un mandat d'aménagement important.

890 Mais pour ce secteur-là en particulier, bon, moi, je suis quand même un nouveau à la Ville, parce que je fais partie des fonctionnaires rapatriés lors du regroupement. Antécédemment à 2002, bon, là, ça serait plutôt monsieur Deschênes qui pourrait en parler, qui est l'urbaniste de la Ville, mais quant aux visions d'avenir, les choix pour le moment ne concernent pas ce secteur.

895 Bon. Les raisons, il s'agit de, premièrement, de capacité de payer. Il s'agit de choisir correctement tout ce que l'on a à faire pour desservir correctement notre population. Et de choisir aussi le type d'affectation qui sera préférable à court, moyen et long terme. Et c'est pour ça que nous, dans la vision actuelle et sous l'angle du développement de notre territoire, on croit que le secteur serait plus approprié à du développement résidentiel que récréotouristique.

LE PRÉSIDENT :

900

Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

905 Peut-être, Monsieur Coutu, peut-être nous expliquer. D'entrée de jeu, vous nous avez dit que la voie de contournement, il y aurait une servitude de non-accès. Comment concilier ce futur développement résidentiel en bordure de la voie? Est-ce qu'il y aura des accès sur la voie, éventuellement? De quelle façon est-ce que ça va être intégré si jamais, advenant qu'il y aurait un nouveau quartier résidentiel qui se développerait à l'est de la voie?

910

M. YVES COUTU :

915 Alors, Monsieur le Commissaire, concernant le développement résidentiel dont fait mention monsieur Monfette, évidemment c'est en fonction de projets futurs. Nous avons eu des discussions présentement avec la Ville et, pour l'instant, l'hypothèse qui est sur la table, c'est qu'on pourrait à ce moment-là avoir un accès via l'intersection de la rue Perreault. Présentement,

l'intersection Perreault, dans le projet, est une intersection en T et elle pourrait devenir une intersection en croix. Donc, il y aurait possibilité de desservir ce futur secteur, qui est à l'est du tracé, par cette intersection-là qui deviendrait en croix.

920

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En fait, c'était peut-être une des questions qu'on avait aussi, c'est qu'on se disait : pourquoi cet accès en T? Mais est-ce qu'effectivement c'est fait pour une connexion éventuelle pour une intersection en croix? C'est ça que je comprends un peu de la proposition?

925

M. YVES COUTU :

Pas nécessairement. C'est que l'intersection a été mise en place en fonction du besoin qu'on avait pour l'instant, qui était la connexion de la rue Perreault. Mais éventuellement, s'il y a un futur quartier de l'autre côté, je vous dirais que l'endroit propice pour ce quartier-là serait à l'intersection de la rue Perreault.

930

Vous comprendrez que le long de ce futur tronçon, on essaie évidemment de minimiser le nombre d'accès et l'opportunité de raccorder à cette intersection-là nous permet toujours de maintenir quatre accès, mais tout simplement d'en modifier la vocation; au lieu d'être une intersection en T, c'est une intersection en croix.

935

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ici, il y a un raccordement, par exemple, plus au nord, l'intersection qui est prévue, qui est dans votre projet, en croix – je pense que c'est pour aussi desservir Xstrata et desservir l'usine des traitements des eaux usées – est-ce que celle-là pourrait servir aux deux? C'est-à-dire que, est-ce que l'intersection en T à la rue Perreault est nécessaire? Est-ce qu'on pourrait en faire trois, tout simplement, et de remonter au nord les accès?

940

945

M. YVES COUTU :

Bon. Ce qu'il faut savoir au niveau du projet : au départ, il y avait trois accès, parce que l'intersection de Perreault n'était pas prévue au niveau du projet. Elle est venue seulement par la suite. Puis ce qu'il faut comprendre aussi, l'autre intersection qui est plus au nord, là, on s'éloigne du futur quartier que la Ville parlait tantôt.

950

Alors, c'est bien sûr que l'endroit le plus propice pour faire la connexion est à l'intersection en T de la rue Perreault.

955

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., merci.

960

LE PRÉSIDENT :

965 Monsieur Coutu, au niveau du ministère des Transports, la norme pour une voie de contournement avec non-accès, c'est quoi exactement? En fait, ce que je veux dire, je veux savoir combien qu'on permet d'entrées? Est-ce que c'est une, deux, trois? Parce que là on est rendu – dans vos cartes, il y a déjà quatre entrées; s'ils en rajoutent une autre, c'est cinquième, mais est-ce qu'à ce moment-là, est-ce que ça devient vraiment une voie de contournement avec non-accès?

970 Quelles sont les normes au niveau du ministère relativement à une voie de contournement, en regard des accès?

M. YVES COUTU :

975 Ce qu'il faut comprendre, dans un nouveau tronçon, de façon, je dirais, idéale, il ne devrait pas y avoir aucun accès. Mais on comprend bien qu'on construit un nouveau tronçon dans un secteur qui est bâti, qui a déjà des activités. Alors, on ne peut pas se soustraire aux accès actuels.

980 Donc, dans un premier temps, on essaie de faire, je dirais, soit le raccordement des routes existantes ou des endroits qui sont desservis actuellement. On ne peut pas enclaver des gens, si ce n'est que régler le dossier par acquisition par la suite. Mais dans la mesure du possible, on essaie d'avoir des accès pour ce qui est existant, en place, puis par la suite, de minimiser le nombre d'accès.

985 Alors, de façon idéale, il ne devrait pas y avoir aucun accès pour assurer la fluidité et la sécurité des usagers sur le tronçon. Mais comme on est dans un réseau existant, il faut concilier les deux.

LE PRÉSIDENT :

990 Merci, Monsieur Coutu.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

995 Monsieur Monfette, juste pour bien comprendre; le développement futur que vous prévoyez du côté est, on parlait d'un développement résidentiel, est-ce qu'il est possible d'avoir une mixité, c'est-à-dire un développement qui serait résidentiel, mais aussi des équipements récréotouristiques ou récréatifs, de loisir, à même ce développement-là?

M. PIERRE MONFETTE :

1000 Bon. Là, c'est sûr que l'on parle d'hypothèses de travail.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Absolument, oui.

1005

M. PIERRE MONFETTE :

On n'en est pas rendu là. Évidemment, quand on crée un quartier, on essaie toujours d'y joindre un parc. Donc, dans cet angle-là, oui, mais est-ce que ça serait sous un angle de développement plus large? Pour le moment c'est non.

1010

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., merci.

1015

LE PRÉSIDENT :

Merci. Merci, Monsieur Lapointe. Maintenant, monsieur Éric Arpin, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Arpin.

1020

M. ÉRIC ARPIN :

Bonsoir! Pouvez-vous nous expliquer la méthodologie qui a été employée pour faire l'analyse du bruit de fond dans les quartiers touchés par la voie de contournement, ainsi que la technique de projection du niveau sonore lorsque la voie sera complétée?

1025

LE PRÉSIDENT :

Merci. On comprend que la question s'adresse au ministère des Transports. Monsieur Coutu?

1030

M. YVES COUTU :

Alors, Monsieur le Président, j'invite madame Line Gamache, qui est notre spécialiste au niveau du bruit au niveau du ministère des Transports. Alors, c'est elle qui va donner suite à la question.

1035

LE PRÉSIDENT :

On vous écoute, Madame Gamache.

1040

Mme LINE GAMACHE :

1045 Bonsoir! Bon, je vais commencer par vous expliquer la méthodologie, la méthodologie qui a été utilisée pour réaliser l'étude d'impact sonore. Bon, dans un premier temps, des relevés sonores ont été effectués dans les différents quartiers qui étaient à proximité du projet. Je ne sais pas si on peut avoir le visuel? Oui.

1050 La méthode qui est utilisée, elle est basée sur la politique sur le bruit du ministère des Transports. Donc, les paramètres, que ce soit l'indicateur de bruit qu'on utilise ou les niveaux à partir desquels on va intervenir, c'est basé sur ce qu'on retrouve dans la politique.

1055 Donc, dans un premier temps, des relevés sonores sont faits pour vérifier deux choses, en fait. Dans les quartiers comme le quartier de la montée du Sourire où il n'y a pas vraiment de route existante ou de source de bruit importante actuellement, les relevés sonores servaient à établir le bruit ambiant existant, tout simplement. Parce qu'on veut, dans l'étude, comparer la situation existante, la situation sonore existante avec la situation projetée avec le projet, pour voir quelle est la variation, la détérioration ou non du climat sonore.

1060 Alors, comment on peut évaluer les scénarios, vérifier comment le niveau sonore va varier? C'est qu'on utilise un modèle informatique qui s'appelle TNM. En fait, c'est qu'on se construit un modèle en trois dimensions où on peut voir la position de la route, des habitations, la topographie du terrain, l'élévation relative des maisons par rapport à la route et ainsi que le type de sol qu'on retrouve. Est-ce qu'il y a un boisé, un champ? Tout ça, ça change la propagation du son
1065 entre la route et les habitations.

Donc, on se construit ce modèle-là et les relevés sonores qu'on fait servent aussi à vérifier si on a bien construit ce modèle-là. C'est que lorsqu'on fait les relevés, généralement, s'il y a une route importante à proximité, il y a des comptages qui sont faits en même temps et on va entrer ces données de comptage là dans le modèle. On va faire le calcul pour voir : est-ce qu'on est proche de la valeur qui a été mesurée ou non. Si on est très loin, c'est parce qu'il y a des paramètres qu'on a mal identifiés, et alors on essaie de trouver qu'est-ce qui ne va pas. Généralement, on arrive assez près, entre un et deux décibels d'écart avec le relevé.
1070

1075 Donc, ensuite, avec ce modèle-là qu'on s'est bâti, on peut évaluer différents scénarios. Donc, calculer les... parce que le climat sonore qui existe, pour l'établir, les cartes qu'on retrouve dans l'étude, elles ont été faites à partir de ce modèle mathématique là, ce logiciel-là, et on compare ensuite la situation avec la route de la même façon. Et on peut voir : est-ce qu'il y a une augmentation ou non par rapport à la situation existante.

1080 Dans le cas de la montée du Sourire, puisqu'il n'y avait pas de source importante de bruit, on a comparé avec le bruit ambiant qu'on a mesuré, parce que c'est très faible, le bruit ambiant qu'on a mesuré : 45 sur une moyenne, sur une journée, mais selon la période de la journée, évidemment, ça pouvait être plus bas.
1085

Donc, on a comparé les niveaux sonores qui ont été mesurés pour la route avec ce qu'on avait mesuré dans ce cas-là, puisqu'il n'y avait pas de source, il n'y a pas de source existante de bruit majeure qu'on peut modéliser.

1090 Donc, en gros, c'est ça. Et les impacts sont évalués à partir du différentiel, finalement, entre la situation existante et la situation projetée. Et, ensuite, on voit s'il y a lieu ou non de faire, de mettre en place des mesures d'atténuation.

Je ne sais pas si c'est assez clair?

1095

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être juste pour préciser, Madame Gamache.

1100

Mme LINE GAMACHE :

Oui?

1105

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que dans votre méthode – bon, vous dites que quand vous faites les relevés, ça sert principalement à, pas à moduler, mais à calibrer un modèle pour vos simulations – est-ce que dans vos relevés – bon, vous dites qu'en même temps vous faites l'évaluation des débits routiers – est-ce que vous faites l'évaluation du type de véhicule? Est-ce que par exemple, la répartition des camions versus les véhicules, est-ce que c'est pris en considération dans le modèle?

1110

Mme LINE GAMACHE :

Oui, oui, oui. On peut avoir jusqu'à cinq types de véhicules, ça dépend toujours de la précision des comptages. Mais à la base, il y a trois types qui sont considérés : c'est les voitures, les camions qu'on appelle légers, c'est-à-dire les deux essieux, les petits camions, et les poids lourds, tout ce qui est trois essieux et plus. Mais on peut ajouter, si on a ces données-là, des autobus, des motorisés et des motos.

1115

1120

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ça, c'est pris en considération?

1125

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1130 Est-ce que, par exemple, des bruits comme des freins moteurs, est-ce que c'est pris en considération par le modèle?

Mme LINE GAMACHE :

1135 Non. Parce que tout simplement – bien, d'abord, c'est une source qui est, bien c'est sporadique, les freins moteurs, mais non, parce que tout simplement, on n'a pas les courbes d'émission. Il faut savoir quel bruit, quels sont les niveaux sonores qui sont générés par ces freins moteurs là, mais non, c'est pas modélisé par...

1140 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Maintenant, au niveau des conditions, disons, des conditions au niveau de l'environnement, est-ce que ça tient compte, par exemple, s'il y a des boisés, la topographie, est-ce que ça considère ces éléments-là?

1145

Mme LINE GAMACHE :

Oui. S'il y a, par exemple, des boisés, des terres cultivées ou des hautes herbes, il y a des facteurs d'atténuation qui sont différents. Alors, il faut vraiment connaître le type de sol et on peut effectivement faire des zones boisées et l'atténuation va être différente que si on n'avait, par exemple, juste du gazon entre la source et les maisons.

1150

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1155 La question des saisons, est-ce que vous en tenez compte aussi? Hiver, été, est-ce que ça fait une différence au niveau des simulations?

Mme LINE GAMACHE :

1160 Non. La simulation, elle est basée sur ce qu'on appelle le débit journalier moyen d'été. Donc, c'est généralement le débit le plus élevé qu'on va retrouver dans l'année, tout simplement parce que généralement c'est l'été que les gens vont être plus sensibles au bruit, évidemment. Mais c'est sûr qu'il y a des différences entre les saisons et il y a des différences aussi entre différentes journées, dépendamment de la direction des vents, de la vitesse des vents. Mais, nous, on compare des situations moyennes, évidemment.

1165

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., merci.

1170

LE PRÉSIDENT :

Donc, Madame Gamache, quand vous parlez d'une moyenne de 45 dBA, ça veut dire que la nuit c'est beaucoup plus faible et le jour ça peut-être un peu plus élevé, exact?

1175

Mme LINE GAMACHE :

Oui. Je peux peut-être vous donner un détail. J'ai fait un petit calcul basé sur le relevé sonore qui a été fait, le relevé sonore de 24 heures qui a été fait dans le secteur de l'avenue Lajoie.

1180

Donc, ce qui a été mesuré – puis ça, on peut retrouver ça dans l'étude, dans l'annexe, l'étude sonore – sur une période de 24 heures, une moyenne de 24 heures, on a mesuré 45.7. Par contre, si on divise ça sur les périodes de la journée, donc le jour entre 7 h et 19 h, ce qui a été mesuré c'est 47.7, mais on peut dire 48; le soir, entre 7 et 22 h, 45.2 et la nuit, de 22 à 7 h, 39.8. Donc, ça fluctue dans la journée. Mais effectivement, sur la moyenne de 24 heures, on a environ 45 décibels.

1185

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et est-ce que par rapport au comptage – tantôt, mon collègue vous mentionnait, bon, est-ce que vous faites la différence avec les camions, et cetera –, est-ce que dans vos mesures de comptage, il est facilement identifiable à quelle période de la journée, sur une période de 24 heures, à quelle période les camions circulent le plus? Parce que s'il y en a 60 % ou 70 % qui circulent la nuit, vous comprendrez que ça peut venir affecter, effectivement, le climat sonore de la nuit. Est-ce que vous avez ces données-là au niveau du ministère?

1190

1195

Mme LINE GAMACHE :

Si on les a, bon, je ne peux pas, moi, répondre à cette partie-là. Mais ce n'est pas coutume de faire des simulations pour le jour, le soir et la nuit. La méthode du ministère est basée sur un 24 heures. Bon, on peut penser que c'est moins précis, mais pas vraiment.

1200

Par contre, en tout cas, je pourrai vous donner les résultats, si on se base sur la même répartition de l'énergie dans la journée. Nous, on a calculé que la route seule ferait 45 décibels dans le même secteur que la rue Lajoie. Mais la somme des deux, du bruit ambiant et de la route, donc ça nous donne 48. C'est ce qu'on a présenté tout à l'heure. Mais si on répartit les niveaux sonores de la même façon que le relevé les répartit, si on prend les mêmes proportions d'énergie – puis j'ai vérifié avec la rue des Lilas puis c'est à peu près dans les mêmes proportions – on arriverait avec le projet, en 2022, à 50 le jour, 48 le soir et 43 la nuit. Ça, c'est avec bruit ambiant et avec le projet dans le secteur de l'avenue Lajoie.

1205

1210

1215 Mais c'est pas basé sur les débits, parce que projeter des débits dans le futur avec des répartitions jour, soir, nuit, c'est... plus on raffine, bien, en fait, plus c'est imprécis aussi. Ça devient difficile. On ajoute un facteur d'imprécision et ça devient difficile de savoir qu'est-ce que ça vaut comme résultat.

LE PRÉSIDENT :

1220 Merci, Madame Gamache. Au niveau du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, est-ce que le modèle utilisé par le ministère des Transports est satisfaisant pour vous?

M. PATRICE SAVOIE :

1225 Si vous le voulez bien, Monsieur le Président, monsieur Chatagnier, mon collègue, va répondre à votre question.

LE PRÉSIDENT :

1230 Parfait. Merci, Monsieur Savoie.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

1235 Oui, Monsieur le Président. De façon générale, c'est une méthodologie qui est utilisée dans la plupart des études d'impact du MTQ et c'est une méthodologie qui est reconnue et acceptée par le MDDEP.

LE PRÉSIDENT :

1240 Merci, Monsieur Chatagnier. Votre seconde question, Monsieur Arpin?

M. ÉRIC ARPIN :

1245 Oui. J'aimerais revenir sur le schéma d'aménagement de la Ville de Rouyn-Noranda. J'aimerais ça qu'on m'explique pourquoi, parce que tantôt on a entendu que le boisé derrière le quartier montée du Sourire allait devenir un quartier résidentiel ou, en tout cas, c'est ça sa vocation future, j'aimerais ça qu'on m'explique pourquoi ce n'était pas présenté comme dans le schéma d'aménagement 2009 que j'ai ici?

1250 Donc, à la page 29, il y a la carte numéro 8 et puis la carte numéro 8, ce qu'on voit sur la carte, on voit clairement c'est où qu'il va y avoir du développement résidentiel dans la Ville de Rouyn-Noranda jusqu'en 2028, si je me trompe pas ou quelque chose comme ça. Donc, on voit vraiment toutes les zones de développement résidentiel, puis c'est clair, on voit vraiment que
1255 derrière le quartier montée du Sourire, derrière la rue Lajoie, il y a aucun développement résidentiel. C'est vraiment très clair dans le schéma.

LE PRÉSIDENT :

1260 Parfait. Monsieur Monfette, vous avez bien compris la question. Ceci étant, votre schéma révisé par rapport au schéma qui avait été fait, je pense, en 87 ou 88, quelles sont les corrections qui ont été apportées? Est-ce qu'il y a eu des aménagements qui ont été amenés par rapport au périmètre d'urbanisation ou au potentiel de développement de quartiers résidentiels? Est-ce que c'est le même aujourd'hui, dans le schéma révisé, qu'il l'était en 88 ou il y a eu des modifications qui ont été apportées qui fait que ça peut avoir restreint votre périmètre d'urbanisation?

1265

M. PIERRE MONFETTE :

1270 Alors, un élément important à vous préciser, c'est que notre schéma d'aménagement est assujéti à une approbation gouvernementale. Alors, le schéma de 87 qui était basé sur l'existence de 16 municipalités distinctes, chacun avait son propre périmètre d'urbanisation. Donc, chacun avait des projets d'aménagement et de développement de leur secteur urbanisé.

1275 Maintenant que nous sommes une ville regroupée, le ministère nous a clairement – le ministère des Affaires municipales, qui est le maître d'œuvre de l'avis gouvernemental que l'on a reçu – nous a clairement intimé l'orientation de restreindre nos périmètres d'urbanisation qui étaient considérés beaucoup trop grands, et de n'y inclure que les zones qui étaient soit desservies par égout, aqueduc ou qui faisaient partie des secteurs de développement anticipé à court et moyen terme.

1280 Donc, oui, il y a eu des modifications dans tous les périmètres urbains de notre territoire, autant des villages que de la ville.

LE PRÉSIDENT :

1285 Et au niveau de la Ville, je vais vous revenir, mais en attendant, Monsieur Coutu, est-ce que c'est possible, pour votre équipe, de mettre sur écran la carte numéro 12, s'il vous plaît, où on voit finalement l'utilisation actuelle et projetée du territoire?

M. YVES COUTU :

1290

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

1295 Mon collègue, monsieur Dériger, aurait une question ou deux pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1300 Peut-être juste avant de discuter de la carte – Monsieur Monfette, juste pour bien comprendre, vous dites que vous devez, en fait on vous demandait de restreindre votre périmètre urbain, c'est ça qu'on comprend?

M. PIERRE MONFETTE :

1305 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1310 Mais comment, à ce moment-là, le nouveau quartier résidentiel s'inscrit dans ce périmètre-là? Est-ce que c'est une extension du périmètre urbain?

M. PIERRE MONFETTE :

1315 Non. Non, non. Actuellement, il ne fait pas partie du périmètre urbain. C'est un projet que nous avons, une anticipation de développement selon le développement de la Ville. Donc actuellement, de fait, il ne fait pas partie du périmètre urbain.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1320 Donc, dans le fond, il va falloir demander, pour faire ce quartier-là, il faut d'abord une approbation d'agrandir le périmètre urbain?

M. PIERRE MONFETTE :

1325 Nous devons modifier notre schéma d'aménagement pour inclure ce secteur-là lorsque le moment sera venu de faire un développement à caractère résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

1330 Parce que si on regarde, Monsieur Monfette, quand vous parlez de RU-2, RU-2 c'est réserve urbaine, mais qu'est-ce que ça veut dire « réserve urbaine »? Est-ce que c'est pour un développement résidentiel ou c'est pour un parc? À quelles fins, finalement, cette dénomination de RU-2?

1335 **M. PIERRE MONFETTE :**

Je vais passer la parole à mon confrère Robert.

LE PRÉSIDENT :

1340

Et veuillez vous nommer, s'il vous plaît.

M. ROBERT DESCHÊNES :

1345

Robert Deschênes, urbaniste à la Ville de Rouyn-Noranda. Alors, la carte, je crois, que vous avez devant vous, c'est une carte qui a été basée sur l'ancien schéma d'aménagement et l'ancien Plan d'urbanisme de la Ville de Rouyn-Noranda. Donc, la question, pour répondre à votre question, le secteur est était à l'intérieur du périmètre urbain à cette époque, O.K.? Alors, automatiquement, la Ville de Rouyn-Noranda, vu qu'elle avait prévu... en fait, 90 % du territoire de

1350

l'ex-ville de Rouyn-Noranda était à l'intérieur du périmètre urbain, puisque la ville de Rouyn-Noranda avait 92 kilomètres carrés de superficie avant regroupement et fusion alors que là, on est passé à 6 640 kilomètres carrés.

1355

Alors, effectivement, ce secteur-là était voué à du développement à l'intérieur du périmètre urbain. Donc, ça s'est traduit, au niveau de la réglementation de zonage, à de la réserve urbaine. Donc, oui, il y avait une intention qu'éventuellement il y avait, effectivement, des projets de développement qui auraient pu se faire sur ce territoire-là.

1360

Ce que monsieur Monfette vous a expliqué tout à l'heure, c'est que dans le nouveau schéma d'aménagement, le gouvernement nous a demandé de réduire les périmètres urbains en fonction du développement que la ville a connu dans les 20 dernières années. Alors, ça a eu pour effet de réduire le périmètre urbain dans ce secteur-là, et on l'a ramené à la voie de contournement.

1365

Autre phénomène qu'il faut penser : ce n'est pas un territoire géographiquement facile à développer, la ville de Rouyn-Noranda. Donc, à chaque fois qu'il y a des espaces qui nous semblent viables, qui nous semblent faciles à aménager à moindre coût, alors c'est bien sûr qu'on tente d'aller développer d'abord et avant tout ces secteurs. Pour ce qui est du secteur est, on ne pense pas aller là avant peut-être 8, 10 ou 15 ans, et demanderait une modification du schéma, du plan et des règlements à venir.

1370

LE PRÉSIDENT :

1375

Bon. Est-ce qu'à partir de la carte que vous avez sur écran, vous pouvez m'indiquer les endroits qui sont potentiellement développables en résidentiel? Et quels sont les projets qui pourraient arriver de développement à court, moyen et long terme dans le périmètre actuel d'urbanisation, en fonction du schéma révisé qui a été adopté par la Ville, mais il faut qu'il soit adopté également par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire?

1380

M. ROBERT DESCHÊNES :

1385 C'est le 22 février qu'on va déposer officiellement notre schéma, après l'avis
gouvernemental. Dans la partie que vous voyez, je pense, sur la carte – c'est un peu loin, là, je n'ai
pas mes lunettes, mais dans la partie jaune...

LE PRÉSIDENT :

1390 Un instant. Est-ce que vous pourriez vous approcher puis on va vous prêter un micro?
Vous allez voir, ça va être beaucoup plus facile pour vous et pour moi.

M. ROBERT DESCHÊNES :

1395 Alors, votre question, c'est surtout ces secteurs-là, c'est bien ça?

LE PRÉSIDENT :

Bien, en fait, toute la ville de Rouyn-Noranda.

1400 **M. ROBERT DESCHÊNES :**

« Oup-a-lye! » 6 000 kilomètres carrés?

LE PRÉSIDENT :

1405 Mais regardez, si on prend finalement dans le secteur à l'étude, peut-être en allant un petit
peu plus haut que la rue des Lilas, parce qu'il y a deux réserves urbaines dans ce coin-là, puis
après ça, si on descend un peu en bas de la route, l'actuelle 117, bon, dans le secteur de
l'Université du Québec, dans le secteur de la rue Perreault, en fait un peu plus à l'ouest... oui, à
1410 l'ouest du pointillé, on voit qu'il n'y a absolument rien dans ce secteur-là.

M. ROBERT DESCHÊNES :

1415 O.K. Alors, un, il faut corriger tout de suite ce qu'on vient de dire parce que dans votre RU-
2, moi, je croyais qu'on parlait à l'est de la voie de contournement, alors que c'est à l'ouest de la
voie de contournement.

LE PRÉSIDENT :

1420 Oui, c'est à l'ouest.

M. ROBERT DESCHÊNES :

1425 Alors, actuellement, notre piste cyclable et la piste fédérée au niveau de motoneiges reconnue, c'est ça. Parce qu'évidemment, pour faire de la motoneige ou du Quad, il faut être sur un réseau fédéré, sinon vous n'avez pas le droit de rentrer sur le réseau. Et le reste des pistes qu'il peut y avoir sur le territoire, bien, c'est de la circulation dite sauvage. Parce que les gens, souvent, veulent aller en forêt pour multiples raisons, mais pas nécessairement passer par les réseaux fédérés.

1430 Alors, au niveau de RU, là ce que vous avez là, c'est de la réglementation municipale actuelle, sur la base de notre schéma en vigueur actuel, Plan d'urbanisme actuel.

1435 Alors, le RU, ici, c'est le prolongement des rues Lafond et Plante, donc parallèles, donc la Ville a là, dans ses carnets, effectivement, la possibilité de développer ça. Il y a d'ailleurs déjà du lotissement qui a été fait. Donc, des projets de lotissement, mais qui n'ont pas été réalisés pour l'instant, compte tenu évidemment de la piste cyclable, mais aussi c'était l'arrivée de la voie de contournement.

1440 Alors, on ne savait pas encore où est-ce que ça allait passer. Alors, inévitablement, bien la Ville a dit : « On n'investira pas tout de suite des sous là, parce qu'on ne sait pas où est-ce qu'elle va passer, la voie de contournement. » Puis ça, je vous parle quand ça a été fait, ça, ça date des années 92, quand le règlement a été fait, puis il n'a jamais été modifié dans le secteur.

1445 Au niveau de AD-3, vous voyez, ça, c'est une zone d'aménagement différé. Ça, on a vu apparaître, on a modifié ce règlement-là avec l'apparition des Jardins du Patrimoine qui est une résidence pour personnes âgées de 121 unités, qui est terminée maintenant, les 121 unités – d'ailleurs, ça ouvre au mois de février – et eux autres ont un projet d'agrandissement de 60 autres unités, selon la demande, pour la phase 2. Et la phase 3, ils prétendent de faire encore 100 unités.
1450 Donc, ça va absolument dans le cycle de AD-3 au niveau d'augmenter autant que possible les densités dans notre ville, compte tenu que c'est difficile à aménager.

1455 Ensuite de ça, vous avez tout ce secteur-là qui est développé. On parle facilement d'entre 300 à 400 maisons dans le quartier montée du Sourire qui se compose de cette section-là. Vous avez évidemment le cimetière qui est dans le communautaire, et on avait prévu, potentiellement, une poche d'agrandissement du cimetière, qui pourrait être modifiée, évidemment, parce que là, de plus en plus, les cimetières, bien, c'est beaucoup plus de l'incinération, donc inévitablement, les cimetières, bien, ils ne sont pas en croissance.

1460 Autre phénomène, bien, quand on va vers le sud – peut-être avant d'aller vers le nord – ici, dans le RA-53, vous avez un promoteur qui a développé, l'année dernière, une rue. On parle de 33 à 34 terrains et ils sont pratiquement tous vendus. Ils ont tous été vendus entre l'année dernière et cet hiver, évidemment. Et les maisons ont commencé à se construire puis devraient se compléter dans le courant de l'année. C'est des terrains qui varient de 35 000 \$ à 55 000 \$.

1465

Alors, on va retrouver, probablement, des résidences dans ce secteur, facilement entre 250 000 \$ et 450 000 \$.

1470 Le promoteur prévoit éventuellement, selon la demande, évidemment, parce qu'on n'est pas à Montréal, Gatineau et Québec, là, il y a de la construction, mais on n'en construit pas 500 par année ou 5 000 par année. Alors, le promoteur, selon la demande, regarde la possibilité de rejoindre la nouvelle rue qu'il a faite ici, puis la descendre vers Terry-Fox. On parle encore d'un potentiel de 33 terrains. Entre 33 et 35.

1475 Évidemment, dans la CA-19, dépendamment de la voie de contournement et de sa réalisation, bien c'est sûr qu'il va voir apparaître des projets commerciaux de petites surfaces, pas nécessairement de grandes surfaces comme Wal-Mart, Canadian Tire et compagnie. Actuellement, il y a le bureau d'information touristique, et l'année dernière, il s'est construit le poste de la SAAQ qui sont des contrôleurs routiers. Et il y a actuellement d'autres projets qui sont en
1480 train de se discuter, mais que malheureusement, je ne peux pas en parler parce qu'il n'y a rien de signé et de concret.

Dans le secteur ici, évidemment, pour votre bénéfice, Messieurs les Commissaires, c'est qu'on a un territoire, comme je disais, avec une géographie assez particulière, c'est-à-dire des
1485 argiles relativement sensibles, des marécages et beaucoup de massifs rocheux. C'est le fait qu'on a effectivement une quarantaine de stations de pompage sur le territoire pour accommoder ou être capable de développer des nouveaux quartiers résidentiels.

Alors, tout ce secteur-là, il est pratiquement... ce qui a été utilisé est pratiquement utilisé, ce qui était utilisable a été utilisé. Il reste un potentiel ici que la Ville a gardé à des fins, parce qu'on
1490 a refait la rue Perreault v'là à peu près une douzaine d'années avec de nouveaux services, c'est devant les religieuses, les Sœurs du Sourire, et on a gardé cette zone-là à des fins de développement résidentiel, mais de haute densité. Alors, c'est vraiment pour du sept logements et plus. Alors, pour nous, c'est de la haute densité, mais ça peut aller effectivement à des projets un
1495 petit peu plus importants, le cas échéant.

Alors, ici, vous avez, même si ça avait été dans notre Plan d'urbanisme actuel et réglementation actuelle, on l'avait transmis en étant de la conservation. Bon. À l'époque, c'est des
1500 territoires ou des terrains qui appartenaient beaucoup au gouvernement, la majorité appartenait au gouvernement, mais dans la politique des lots intra municipaux, la Ville a récupéré des portions de territoire qui étaient effectivement au gouvernement, mais que la Ville en est devenue propriétaire. Alors, c'est ce qu'on appelait des lots épars. C'était des lots de 400 hectares et moins, potentiellement qui pouvaient être cédés aux municipalités à des fins de développement.

1505 Pour ce qui est de tout le reste, alors c'est toutes des zones de conservation. Pourquoi
conservation? Parce que la Ville, éventuellement, à cette époque-là, n'avait pas de projet précis
autre que la piste cyclable qui fait le tour du lac Osisko. Alors, cette piste cyclable là est d'à peu
près huit kilomètres. C'est la piste la plus populaire et la plus utilisée, autant à vélo, à pied que
maintenant, les gens en motorisé, les personnes à faible mobilité, qui ont des petits véhicules
1510 motorisés électriques. Alors, tout le monde, c'est l'endroit par excellence pour la course à pied, et
cetera, tout le monde l'utilise abondamment.

Alors, ici, évidemment, où est-ce que ça freine un petit peu le développement dans le
secteur, bien, évidemment, c'est l'usine d'épuration des eaux usées. Évidemment, tout à l'heure,
1515 quand vous parliez de l'accès Perreault ici, puis qu'il y a un autre accès là, évidemment vous
comprendrez que les ponts, là, ça commence à être un peu compliqué de construire des ponts
dans ce secteur-là, mais aussi à cause de la proximité. Parce qu'on a des rayons qu'on doit
préserver alentour de ces équipements-là. Et derrière ça, c'est l'ancien dépotoir de Rouyn qui a été
fermé dans les années 85, à peu près, ou 90. Alors, actuellement, c'est un site qui n'est pas utilisé
1520 et comme en train de se faire réhabiliter. Donc, le développement est un petit peu plus dur dans ce
secteur-là.

Évidemment, bien, plus on monte vers le nord, ici vous aviez l'ancienne mine, le parc
Donalda qui est un ancien parc de résidus miniers. Il y a aussi l'ancien dépotoir de Noranda qui est
1525 dans le secteur. Il y avait un ancien dépotoir quelque part ici. Et, évidemment, il y a le golf au sud.
Évidemment, il y a la zone industrielle. Tout ça, c'est une zone industrielle. Il y a évidemment la
Fonderie Horne, mais tout ce qui est en mauve, c'est vraiment le secteur industriel qui est
développé, je vous dirais, à 98 %. Tous les territoires sont occupés par des entreprises
actuellement.

1530 Le parc Quémont-2, c'est un parc qui appartient Xstrata. Donc, évidemment, les résidus
miniers ont été, tous les résidus miniers qui sont dirigés – bien, une partie est dirigée là, parce qu'il
y a d'autres parcs de résidus miniers sur le territoire. D'ailleurs, c'est une autre particularité qu'on
a. Évidemment, ça freine aussi beaucoup le développement, ces parcs à résidus miniers là sur
1535 notre territoire, que ce soit les parcs, les anciens parcs orphelins, mais aussi les mines, les baux
miniers, parce qu'évidemment il y a beaucoup de blocs. Là, on ne voit pas les lots, on ne voit pas
les numéros de lots, mais on a une caractéristique qui est un petit peu différente de bien d'autres
territoires, on a beaucoup de blocs miniers, encore là, qui peuvent être une entrave au
développement de notre territoire.

1540 Alors, effectivement, là vous avez le réservoir ici, la pump house. Parce que la Ville est
approvisionnée en eau potable à partir de l'eau brute qui descend à la mine. La mine, après ça,
nous redistribue notre eau à notre usine de traitement de l'eau, puis à ce moment-là, on redistribue
aux résidants. Donc, notre eau vient de la fonderie, ni plus ni moins, par eux, leurs équipements
1545 qu'eux possèdent, parce qu'ils ont besoin de beaucoup d'eau pour leur traitement.

Et, évidemment, après ça, il y a tout Noranda-Nord qui est le secteur, effectivement, intéressant aussi à développer.

1550 Alors, quand on regarde à court terme, oui, il y a les projets de développement que je vous ai parlé tout à l'heure, mais évidemment il y a Noranda-Nord qui a un potentiel intéressant et Évain.

1555 Pourquoi que maintenant, avec le ministère, qu'ils nous ont demandé de réduire nos périmètres urbains? C'est qu'en fonction de notre construction dans les 20 dernières années, et dans notre projection future, bien, là, on estime qu'on est capable, évidemment à cause du regroupement – Évain, qui est un secteur à l'ouest de la municipalité, a un potentiel intéressant aussi de développement – évidemment, tout ce qu'on tente de faire en première chose, c'est de relier ces deux territoires-là, Évain et Rouyn-Noranda, pour maximiser les services, mais aussi offrir à la population des réseaux de transport urbains ou des choses comme ça. Évidemment, il y
1560 a les grandes surfaces sur le boulevard Rideau, qui est un gros générateur de déplacements entre ces deux milieux-là aussi.

Alors, ça vous brosse un portrait. Évidemment, là, je ne vous parle pas des 15 autres municipalités ou les 15 autres noyaux villageois qui sont aussi des périmètres urbains qu'on a
1565 réduits, compte tenu du développement.

LE PRÉSIDENT :

1570 Grosso modo, si on regarde toutes les possibilités de terrains où on pourrait avoir un développement résidentiel, ça pourrait aller à combien de logements ou encore de résidences unifamiliales qui pourraient être installées sur ces terrains?

M. ROBERT DESCHÊNES :

1575 C'est que dans notre schéma, si vous lisez la vision, les huit points de vision du schéma, qui se trouvent à être dans les premiers chapitres, la Ville a inscrit très haut et fort, qu'on vise, nous, à avoir une population augmentée à 20 000 habitants. Donc de 40 000 à 60 000. Si on tient compte de l'augmentation, puis effectivement il fallait en tenir compte aussi, si on veut augmenter de 20 000 habitants avec un taux d'à peu près 2.3 personnes par ménage, donc on estimait
1580 environ 5 000 unités.

Évidemment, ça, on va dans le sens aussi de densifier notre milieu d'abord et avant tout, parce que plus on s'étend, plus les coûts sont importants. Ça nous rattrape aussi, un coût terrain ici par rapport à d'autres villes comme Montréal, Québec, Longueuil, où est-ce que là, un terrain
1585 résidentiel est facilement 70 000 \$. Alors, ici, on n'est pas encore rendu là, mais ça nous rattrape inévitablement.

1590 Alors, nous, notre premier point, c'est de densifier au maximum par du logement locatif, du logement social, mais aussi des condos, qui va être la nouvelle mode, probablement, pour les prochaines années. Et, effectivement, actuellement, si on réussit notre coup à l'intérieur des poches qu'on connaît ou qu'on a un peu plus de détails, on devrait répondre à cette demande-là, le cas échéant, dans le schéma actuel.

1595 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci beaucoup. Ça ne répond pas à votre question quand même. Bien, une partie, seulement, mais il en manque une.

1600 **M. ÉRIC ARPIN :**

1605 Oui, effectivement. Moi, ce que je ne comprends pas, mais je ne veux pas vraiment continuer à parler de ça, parce que je veux laisser la place aux autres, mais ce que je ne comprends pas, c'est vraiment pourquoi qu'il y a à peine six mois on nous présentait une carte qui s'appelait *Affectation urbaine, périmètre d'urbanisation Rouyn-Noranda et McWatters*. C'était clairement identifié, les endroits où est-ce qu'il allait y avoir du développement domiciliaire, puis là, ce qu'on nous dit, c'est complètement le contraire. En dedans de deux, trois mois, on fait un volte-face, puis là on dit : « Ah bien, là, on va développer ce secteur-là. » Donc à mon sens, c'est de la poudre aux yeux un petit peu.

1610 **LE PRÉSIDENT :**

1615 Effectivement, monsieur Monfette n'a pas répondu à cette question tantôt parce que j'ai ajouté, évidemment, à votre question, puis on a passé à la deuxième partie plutôt qu'à la première, mais Monsieur Monfette, je vais vous écouter là-dessus, pour quelle raison que dans le schéma d'aménagement révisé, dans le document, qu'il n'y avait pas...

M. PIERRE MONFETTE :

1620 Bien, il faut toujours considérer que ce document-là est un document de travail en processus d'élaboration. Donc, c'est bien marqué « Projet ». Donc, comme toute organisation, on a continué à travailler, à réfléchir et à préciser notre pensée. Et là, notre pensée s'est précisée avec le document que là on a déposé.

1625 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Est-ce que le document que monsieur Arpin a entre les mains, c'est le même document que vous avez déposé à la commission? Non?

M. PIERRE MONFETTE :

1630

Non.

LE PRÉSIDENT :

1635

Nous avons le document le plus récent?

M. PIERRE MONFETTE :

1640

Le plus récent, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

1645

Et est-ce que c'est possible pour monsieur Arpin d'en avoir une copie, gentiment, de la part de la Ville, pour qu'il puisse le lire?

M. PIERRE MONFETTE :

1650

Officiellement, il n'est pas à distribuer parce qu'il est en discussion avec les ministères et le gouvernement. Mais, bon, on pourra regarder pour accommoder monsieur.

LE PRÉSIDENT :

1655

D'accord, Monsieur Arpin?

M. ÉRIC ARPIN :

Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

1660

Merci. Maintenant, je vais aller voir monsieur Ghislain Girard, s'il vous plaît.

M. GHISLAIN GIRARD :

1665

Bonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1670

Oh, avant que vous ne commenciez, j'ai oublié quelque chose tantôt. J'ai oublié de souligner la présence d'une autre personne du BAPE dans la salle, qui est madame Godbout – bonsoir, Madame Godbout – et madame Godbout est avocate chez nous. Elle vient d'arriver au BAPE. Donc, elle n'avait jamais trop, trop assisté à une audience publique, et on a pensé que ça

serait bon pour elle de venir voir comment ça se passait, une audience publique. Donc, une petite mise au point.

1675

Merci. Allez-y, Monsieur Girard.

M. GHISLAIN GIRARD :

1680

Merci bien. J'aimerais savoir quelle a été la méthodologie utilisée pour estimer le nombre de véhicules qui utiliseront la future voie de contournement dans 15 ou 25 ans? Et, par la même occasion, comment a-t-on évalué l'impact que ça va avoir sur la qualité de vie des résidants?

LE PRÉSIDENT :

1685

Parfait. Monsieur Coutu, vous comprendrez qu'il y a deux questions à cette intervention de monsieur Girard.

M. YVES COUTU :

1690

Alors, Monsieur le Président, j'inviterais – d'ailleurs, il y a deux personnes que j'ai oublié tantôt de faire la présentation; il y a monsieur Christian Couette, qui est notre spécialiste au niveau commercial, et monsieur Vincent Ermatinger, qui est notre spécialiste au niveau de la circulation. Alors, j'inviterais Vincent – s'il te plaît – à venir répondre à la première partie de la question. Et la deuxième, c'est toi Bernard? On reviendra après.

1695

LE PRÉSIDENT :

Donc, si vous voulez bien vous nommer, s'il vous plaît, pour les fins de la transcription.

1700

M. VINCENT ERMATINGER :

Vincent Ermatinger. Donc, pour répondre à la question liée aux estimations de circulation future. L'estimation à l'ouverture du contournement qui était à l'époque basé sur 2012 – en fait, c'est tiré des études aussi bien de Stavibel de 2004 que de Dessau de 2006, qui estimaient le trafic à l'ouverture du contournement de l'ordre de 3 500 véhicules par jour.

1705

Afin d'estimer le trafic 10 ans plus tard, notamment pour les évaluations au niveau des impacts sonores, on s'est basé sur deux types d'évolution : les statistiques d'évolution de la circulation avec des comptages, avec des postes permanents qui couvrent les 10 derniers passés, et on voit l'évolution du trafic, et on se rend compte qu'il y a une évolution constante du trafic ces quelques dernières années, ainsi que sur les projections d'évolution de la population à l'échelle de la ville et de la région de Rouyn-Noranda pour les 10 prochaines années.

1710

1715 Et les hypothèses qui ont été retenues c'est une évolution du trafic moyen de 1 % par
année d'une manière globale de la circulation. Et comme on se rend compte aussi que les activités
industrielles, ainsi qu'une partie de la population se développent à l'extérieur du noyau urbain de
Rouyn-Noranda, on a pris l'hypothèse d'évolution de la circulation de 2 % annuellement sur le
contournement lui-même.

1720 Donc, c'est suite à l'application de ces facteurs de 1 % de la circulation en liaison avec le
centre-ville de Rouyn, et de 2 % sur l'évolution du trafic du contournement, qu'on a pu avoir des
projections, pour 2022, qui seraient de l'ordre de 4 200 à 4 300 véhicules/jour sur le
contournement.

1725

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger?

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

Juste pour bien saisir. Dans l'étude d'impact, vous faites mention que depuis, je pense, le
milieu des années 90, qu'il y avait une certaine stabilité dans les débits, dans les volumes de
circulation. À quoi est-ce que c'était dû, cette stabilité? Puis maintenant, pourquoi est-ce que vous
1735 prévoyez une augmentation de 1 % ou 2 %, selon le cas?

M. VINCENT ERMATINGER :

1740 Alors, si on regarde en fait l'évolution depuis 2001, donc en gros les 10 dernières années,
on se rend compte que le trafic de 2002-2003 jusqu'à 2006 a diminué, principalement en relation
avec, peut-être, une baisse de l'activité économique locale. Et depuis 2003-2004, on se rend
compte que le trafic réaugmente et en fait, en moyenne, sur toutes les entrées de ville, donc à
l'extérieur du noyau urbain de Rouyn, tous les échanges avec les rayons périphériques, on se rend
compte qu'en 2008, on retrouve les mêmes volumes qu'en 2002-2003, environ. Donc, on récupère
1745 ça. Et ces trois dernières années, on a des évolutions assez marquées du trafic, donc qui vont aller
légèrement en se stabilisant. Donc, là, on estime, sur 10 ans, une évolution de l'ordre de 10 % sur
les 10 prochaines années.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1750

Puis l'évolution, elle est due à quoi, au développement industriel? À quoi est-ce que c'est
dû?

M. VINCENT ERMATINGER :

1755

Oui, principalement au regain de l'activité minière de la région dans sa globalité, ainsi qu'à
une légère augmentation de la population qu'on peut observer depuis les quelques dernières
années.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1760

Tout à l'heure, on nous a présenté des projets de développement résidentiel et on parlait, quoi, de 5 000 logements, est-ce que ce genre de calcul là, est-ce que ça fait partie de vos estimations aussi?

1765

M. VINCENT ERMATINGER :

Oui. On s'est aussi basé sur les hypothèses de Statistiques Canada d'évolution globale à l'échelle de la province, de la région de l'Abitibi-Témiscaminque et du noyau de Rouyn-Noranda.

1770

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais moi, je parle des projets qui nous ont été présentés tout à l'heure, là. On vient d'avoir un portrait des projets résidentiels potentiels, est-ce que ça fait partie de vos calculs?

1775

M. VINCENT ERMATINGER :

Dans le cas présent, on n'est pas allé au niveau de raffinement d'affecter des générations de circulation de trafic à des lots spécifiques et les affecter sur le réseau futur. On a vraiment pris une hypothèse tendancielle sur le réseau routier dans sa globalité.

1780

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, tendancielle depuis 2001, par exemple.

1785

M. VINCENT ERMATINGER :

Entre 2012 et 2022. Pour faire l'évolution 2012-2022. Et les hypothèses 2012 donc sont reprises des études antérieures de Stavibel et Dessau.

1790

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1795

Et la deuxième partie de la question va être répondue par?

M. YVES COUTU :

1800

Alors, j'inviterais monsieur Fournier à donner suite à la deuxième partie de la question, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1805 Merci.

M. BERNARD FOURNIER :

1810 Oui. Monsieur le Président, en fait, ce sont ces données-là sur les affectations futures de circulation, donc les scénarios 2012 et 2022, qui ont été prises en compte pour l'aspect qualité de vie sur les modalisations sonores qu'on anticipe avec la mise en place de la voie de contournement.

LE PRÉSIDENT :

1815 Parfait. Merci, Monsieur Fournier. Votre seconde question, Monsieur Girard?

M. GHISLAIN GIRARD :

1820 Oui. Monsieur le Président, de quelle façon la Ville... non, je dirais le ministère du Transport, pour le moment, compte obliger les camions lourds à utiliser, tous les camions lourds à utiliser la voie de contournement, la nouvelle voie de contournement?

LE PRÉSIDENT :

1825 Bon. Je pense que ce n'est pas le ministère des Transports, mais plutôt la Ville qui va adopter une résolution et je vais aller voir monsieur Monfette de la Ville de Rouyn-Noranda à ce sujet-là.

1830 **M. PIERRE MONFETTE :**

1835 Bon. Nous devons, comme ville, adopter un règlement sur le réseau de camionnage qui est soumis au ministère des Transports, et c'est dans ce sens-là qu'on doit s'arrimer pour s'assurer que nos infrastructures correspondent aux objectifs qu'elles ont été construites.

LE PRÉSIDENT :

1840 Et dans votre future réglementation sur le transport, quelles sont les normes qui vont être mises dans votre réglementation relativement aux camions qui peuvent emprunter certaines avenues ou certaines rues dans la ville de Rouyn-Noranda et celles qui devront nécessairement opter pour la voie de contournement?

M. PIERRE MONFETTE :

1845 Je vais laisser mon ami Robert – si tu es plus à l'aise que moi pour répondre à ça?

M. ROBERT DESCHÊNES :

1850 Écoutez, je ne suis pas le spécialiste à ce niveau-là, mais effectivement il y a une carte, en accord aussi avec le ministère, puis peut-être que le ministère pourra renchérir là-dessus, mais effectivement, on s'entend sur un réseau de transport lourd à l'intérieur des limites de la ville, où est-ce qu'on indique les tronçons. À partir de là, le règlement municipal va indiquer quels sont les tronçons autorisés au transport lourd. Et après ça, il va y avoir les affichages requis que le monde routier est obligé de, effectivement, respecter, sinon ils sont contraints d'avoir une infraction au niveau de la SAAQ.

1855 Alors, je ne sais pas si le ministère peut ajouter quelque chose, là?

LE PRÉSIDENT :

1860 J'allais voir du côté du ministère – Monsieur Coutu, là-dessus?

M. YVES COUTU :

1865 Alors, ce qu'on peut montrer à l'écran, vous allez voir une carte qui illustre, somme toute, en termes de réglementation au niveau du transport lourd qui a été discutée avec les gens de la Ville. Alors, Bernard va pointer sur la carte. Si on part à l'extrémité est de la ville, à l'entrée de la route 117 – évidemment, on veut permettre ou du moins demander au transport lourd, qu'ils utilisent la voie de contournement via le nouveau tronçon, et contourner vers le nord et vers l'ouest également, en empruntant le boulevard Saguenay et le chemin Bradley.

1870 Si on reprend à partir de l'est, sur la portion sud, en termes de réglementation, on incite le transport lourd à utiliser l'avenue Larivière, le boulevard Industriel et puis se diriger vers le boulevard Québec – c'est ça? – et puis vers l'entrepôt de Sobeys qui est sur la 391, en direction de Beaudry.

1875 Alors, il sera permis, pour le transport lourd, d'utiliser ce tronçon-là. Et afin d'accommoder les cinq essieux et plus, les moins de cinq essieux, on interdit les cinq essieux et plus sur le tracé rouge en pointillé qui traverse la portion de la ville sur le boulevard Québec, du sud au nord. Autrement dit, les quatre essieux et moins seront permis sur le tracé en pointillé.

1880 Alors, si on reprend à partir de l'ouest, du boulevard Rideau, c'est-à-dire à partir du Motel Alpin ou les magasins à grande surface, Wal-Mart, pour donner un accès à ces commerces-là, le transport lourd serait permis. Et si on fait le contour de la ville, c'est-à-dire le boulevard Rideau, chemin Bradley, boulevard Saguenay, le nouveau tronçon, et si on revient vers le nouveau tronçon, la voie de contournement, autrement dit en ceinture de la ville, on permet le transport lourd, mais on l'interdit à l'intérieur du périmètre de la ville de Rouyn-Noranda, à l'exception du tracé en pointillé rouge où est-ce qu'on accomode, en permettant les quatre essieux et moins. Et quand on parle de quatre essieux et moins, c'est principalement les camions 10 roues, entre autres. Ce sont les moins de cinq, donc on interdit les cinq et plus.

1890 Alors, c'est la prévision qui est prévue, qui a été discutée avec la Ville de Rouyn-Noranda et la gestion du transport lourd sera faite de cette façon-là.

1895 Évidemment, pour inciter le transport lourd à utiliser la voie de contournement et répondre à l'objectif premier de la voie de contournement d'éviter autant que possible la circulation du transport lourd à l'intérieur de la ville, transport de matière dangereuse, de façon à assurer une fluidité et une sécurité à l'intérieur de la ville. Parce que ce que Bernard vous montre, entre autres, c'est le tracé actuel de la route 117, qu'on voit difficilement sur la carte, mais qui traverse le périmètre urbain de la ville de Rouyn-Noranda. Alors, on veut éviter que le transport lourd circule sur ce tronçon-là.

1900 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, à toutes fins pratiques, le transport lourd va être exclu sur la rue Larivière à partir du boulevard Industriel jusqu'au chemin Bradley, finalement. Jusqu'au Wal-Mart.

1905 **M. YVES COUTU :**

Exact. Exact.

1910 **LE PRÉSIDENT :**

C'est plus facile de dire Wal-Mart pour les gens dans la salle.

1915 **M. YVES COUTU :**

De se localiser, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. Monsieur Dériger?

1920 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1925 Monsieur Coutu, si on comprend bien, donc par exemple un camion de cinq essieux qui part de l'entrepôt Sobeys, s'il veut s'en aller au Témiscaminque, il va falloir qu'il prenne l'avenue Québec, boulevard Industriel, de l'Université, Larivière, le contournement, Saguenay, chemin Bradley, puis il va pouvoir aller vers...

1930 **M. YVES COUTU :**

Effectivement. C'est sûr que là, on est...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1935 S'il a moins que cinq essieux, il va pouvoir faire un raccourci en passant par l'avenue Québec, Saguenay, pour rejoindre la 101.

M. YVES COUTU :

1940 Voilà. C'est sûr qu'on a l'extrémité... on a quasiment la situation extrême, là. Mais effectivement, le camion qui part de l'entrepôt Sobeys pour aller vers le Témiscaminque en empruntant la route 101 va devoir effectivement faire le tour de la Ville puis se diriger vers la route 101.

1945 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Coutu. Merci Monsieur Girard. Monsieur Alain Bélisle, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Bélisle.

1950 **M. ALAIN BÉLISLE :**

1955 Bonsoir, Monsieur le Président. Je représente la compagnie Lamothe, division de Cintra. Nous sommes propriétaires d'un terrain le long du chemin du Golf, à proximité de l'intersection de la 101 et de la 117, en fait de la voie de contournement, d'un carrefour giratoire. Notre propriété a à peu près 550 mètres en bordure du chemin du Golf, sur lequel on a un accès actuel. Le projet de nonaccès fait qu'on n'a plus d'accès à cette propriété-là, qui est l'exploitation d'une carrière.

LE PRÉSIDENT :

1960 Est-ce que c'est possible de mettre la carte, s'il vous plaît?

M. YVES COUTU :

1965 Effectivement. Vous allez voir à l'écran la carte illustrant l'endroit où est-ce que monsieur Bélisle parle.

LE PRÉSIDENT :

1970 Donc, à quel endroit exactement votre terrain se situe?

M. ALAIN BÉLISLE :

1975 Notre terrain est à peu près à l'extrémité du carré, le coin droit en bas, descend jusqu'au chemin de fer et suit le long du chemin de fer puis retourne au chemin du Golf. Alors, notre propriété est entre le chemin de fer et le chemin du Golf. Du côté ouest, le terrain ne nous appartient pas, il appartient à la Ville de Rouyn. Alors, cette propriété-là est comme enclavée entre le chemin de fer et le chemin du Golf. Et on n'a plus d'accès actuellement de prévu pour entrer sur notre propriété. Cette propriété-là sert au transport par camion de matériaux en vrac. Tout ce qu'on touche, on le transporte par camion.

1980 Alors, tout ce qui sort de la carrière ou qui rentre dans la carrière, parce qu'il y a des bancs de gravier qui sont situés au nord-est de la Ville, sur le chemin Gallen, alors il y a beaucoup de matériaux qui viennent de ces bancs-là, qui sont importés à nos installations qui sont situées au sud du chemin de fer. On passe par là. On peut aussi accéder par l'avenue Marcel-Baril.

1985 Sauf qu'actuellement, la propriété qui est au sud, notre terrain qui est au sud du chemin de fer, on a accès par un droit de passage avec le CN, pour traverser la voie ferrée, un droit de passage qui se limite à 30 jours, parce qu'ils peuvent mettre fin, avec un avis de 30 jours, au droit de passage. Et on traverse aussi la conduite d'amenée d'eau à proximité de la voie ferrée. La conduite d'amenée d'eau, on a un droit de passage avec la Ville de Rouyn, aussi, pour circuler au-dessus de la conduite.

1995 Alors, c'est pas des ententes à long terme, c'est des ententes à court terme qui peuvent être annulées sur un avis de 30 jours. Alors, si ces ententes-là sont annulées, on n'a plus aucun accès à notre carrière, parce qu'on n'a plus accès non plus à la voie de contournement qui va être, dans le futur, construite dans ce coin-là.

LE PRÉSIDENT :

2000 Parce qu'autrement dit, à l'heure actuelle, vous avez deux voies d'accès : une par le chemin du Golf et l'autre par la rue Marcel-Baril?

M. ALAIN BÉLISLE :

2005 Oui. Exact.

LE PRÉSIDENT :

2010 Si le chemin du Golf est fermé, si votre accès est fermé, à ce moment-là vous devez aller jusqu'au futur carrefour giratoire...

M. ALAIN BÉLISLE :

On n'en a plus qu'une seule.

2015

LE PRÉSIDENT :

Si, évidemment, le projet est autorisé, et après ça, prendre la 101 jusqu'à la rue Marcel-Baril, exact?

2020

M. ALAIN BÉLISLE :

Exact. Ça implique beaucoup de délais au niveau du transport. Parce qu'actuellement on a beaucoup de matériel qui entre directement par cette voie-là, par cette entrée-là, qui s'en vient directement à notre installation sur Marcel-Baril. Notre usine d'asphalte est située au bout de la rue Marcel-Bari, on traverse directement. Alors, on évite de circuler dans le boulevard Saguenay où actuellement il n'y a pas de feu de circulation, il y a juste un arrêt. Alors, on sauve ce délai-là, on sauve le trafic puis la lumière au coin de Marcel-Baril. On se rallonge de deux kilomètres et demi, mais en temps on se rallonge de 15 minutes. Mais il y a des centaines de camions qui peuvent sortir de la carrière dans une journée, par cette voie-là. Actuellement, on ne sait pas ce qui va advenir avec notre accès.

2025

2030

LE PRÉSIDENT :

Oui. Je vais aller voir monsieur Coutu, et je vais lui demander s'il a une solution au problème que vous soulevez présentement.

2035

M. ALAIN BÉLISLE :

D'accord.

2040

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coutu?

2045

M. YVES COUTU :

Alors, Monsieur le Président, la demande qui nous est faite nous a été également acheminée par lettre de monsieur Bélisle. Selon les informations que nous détenons lorsqu'on a préparé le projet, on était en mesure de croire que tout ce qui était sur le terrain que monsieur Bélisle mentionne pouvait avoir accès à partir de l'intersection Marcel-Baril, qui a déjà été aménagée, d'ailleurs, depuis l'an passé, depuis l'été dernier, de façon conforme et permettre un accès sécuritaire à cet endroit-là.

2050

2055 Bon. Là, ce qu'il nous dit, c'est qu'effectivement, il nous dit qu'il est enclavé. Il a un permis ou, du moins, une servitude de passage, actuellement. Selon l'information qu'on détenait, on ne pensait pas qu'il était enclavé. Alors, ce qu'on va faire, on va vérifier, soit par négociation ou par acquisition, la possibilité qu'il puisse évidemment avoir accès via l'intersection de Marcel-Baril.

2060 Vous comprendrez que pour nous, on l'a expliqué tantôt, on essaie, dans la mesure du possible, de limiter le nombre d'accès au futur tronçon. Alors, quand il existe une possibilité d'accéder au réseau de façon sécuritaire, sans compromettre ou sans impliquer des inconvénients majeurs, on va le faire.

2065 Dans son cas, il faut bien comprendre, quand on dit un délai additionnel, ce que j'en comprends, évidemment, c'est dans l'optique où est-ce que le trajet utilisé ou la destination, c'est-à-dire, du chargement est en direction est. Alors que s'il se déplace avec le chargement en direction ouest, évidemment, il n'y a pas de détour additionnel.

2070 Alors, c'est un point qui va être traité dans la poursuite du dossier.

LE PRÉSIDENT :

Vous allez discuter avec monsieur Bélisle à ce sujet?

2075

M. YVES COUTU :

Absolument.

2080

LE PRÉSIDENT :

2085 D'accord. Évidemment, si les discussions ont lieu demain matin ou après demain, j'espère que vous allez tenir la commission au courant jusqu'à tant que son rapport soit déposé. Parce que vous savez, c'est de l'information qui doit être publique. Donc, même s'il y a une négociation qui se fait entre monsieur Bélisle et le ministère des Transports, la commission doit être au courant, de façon à ce que nous puissions déposer ces informations-là sur le site en toute transparence auprès de la population.

M. YVES COUTU :

2090

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2095

Merci pour cette réponse. Monsieur Bélisle?

M. ALAIN BÉLISLE :

2100 Je voudrais juste ajouter, on n'est absolument pas en désaccord avec la construction de la voie de contournement, ça va faciliter notre accès à la partie sud de la ville, évidemment. Sauf qu'on va quand même devoir utiliser la voie municipale, qui est le chemin Marcel-Baril, pour sortir nos matériaux, au lieu d'accéder directement à la voie de contournement avec les camions. On a un accès direct actuellement qu'on n'aura plus après la construction.

2105 Alors, on a une compagnie de transport, on utilise des camions à profusion pour transporter nos matériaux durant l'année, puis là on est comme limité à utiliser la rue Marcel-Baril pour accéder sur le réseau, même la partie nord ou la partie sud. C'est sûr, quand on s'en va à l'ouest, on n'a pas le choix d'aller sur ce côté-là. C'est la seule voie d'accès qu'on a. Mais il y a aussi à considérer les matériaux qui proviennent des sources de gravier, qui sont quand même
2110 assez importantes, puis ça rentre dans nos produits, puis il faut les transporter aussi. Alors, ça nous oblige à faire des détours. Puis la voie de contournement est là puis on est à proximité de la voie. Alors, pourquoi on ne peut pas accéder? C'était la question qu'on se posait.

LE PRÉSIDENT :

2115 Merci beaucoup.

M. ALAIN BÉLISLE :

2120 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2125 Vous n'avez pas d'autres questions, non?

M. ALAIN BÉLISLE :

Non, je n'ai pas d'autres questions.

2130 **LE PRÉSIDENT :**

C'est la seule question? Parfait. Merci. Maintenant, je vais demander à madame Francine St-Pierre de bien vouloir s'avancer s'il vous plaît. Bonsoir, Madame St-Pierre.

2135 **Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

Bonsoir, Monsieur le Président. Moi, j'aimerais savoir pourquoi qu'on n'a pas eu encore de plan ou d'étude de faite sur la voie qu'on a demandée, là, la voie de service qui sort sur la rue des Lilas, sur le chemin du Golf, vu que de toute façon, si c'est au point de vue sécuritaire, pourquoi il y

2140 en a déjà des plans de faits pour l'entrée du golf et la sortie du golf, puis pas nous autres dans le même coin?

LE PRÉSIDENT :

2145 Parfait. Monsieur Coutu, est-ce que vous avez bien compris la question? Dans la présentation, tantôt, il avait été question, lors de la présentation, qu'il y a peut-être un scénario qui avait été étudié, mais on n'en a pas su plus. Est-ce qu'il a été refusé pour x raisons? On ne le sait pas. On a seulement mentionné qu'il y avait eu un scénario ou encore deux scénarios qui avaient été étudiés relativement à la rue des Lilas.

2150 Maintenant, je vous laisse la parole. Vous allez nous expliquer ce qu'il en est exactement pour répondre à la question de madame St-Pierre.

M. YVES COUTU :

2155 D'accord. Alors, Monsieur le Président, effectivement c'est que lors des soirées de consultation qu'il y a eues jusqu'à maintenant, il y a eu des discussions, il y a eu des suggestions de la part des citoyens du quartier des Lilas, de vérifier la possibilité d'avoir un autre scénario que l'alternative ou l'orientation qui est soutenue chez nous, le scénario via la rue Landry et la rue Dufresnoy.

Alors, on a analysé un deuxième scénario qui...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2165 Monsieur Coutu, excusez-moi. Nous, on a une image, mais on ne l'a pas sur l'écran.

M. YVES COUTU :

2170 Bien, j'allais y arriver.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ah, bon. Excusez-moi.

2175 **M. YVES COUTU :**

2180 Je voulais juste, en quelque sorte, introduire le concept. Alors, le deuxième scénario dont madame St-Pierre fait mention, c'est une entrée puis une sortie du quartier des Lilas. Alors, pourquoi on ne l'avait pas mis de l'avant jusqu'à maintenant? Parce que, évidemment, on ne l'avait pas analysé en profondeur, parce qu'on avait un aperçu de ce que ça pouvait donner, sauf qu'on n'avait pas évalué les inconvénients et les avantages de ce scénario-là.

2185 Alors, ce qu'on peut mettre à l'écran – on l'a effectivement analysé, Jocelyn va pouvoir vous en parler un petit peu plus en détail. Pourquoi on n'a pas retenu ce scénario-là? On vous le dit ce soir, on ne le retient pas, pour des raisons de sécurité essentiellement. C'est pas pour des raisons de coût, parce que les deux scénarios sont sensiblement les mêmes en termes de coûts.

2190 Alors, j'inviterais Jocelyn Cloutier de la firme Genivar à expliquer les arguments ou les raisons pour lesquelles on ne peut pas retenir ce scénario-là.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2195 Bonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir!

2200 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Donc, vous voyez à l'écran des plans qu'on a préparés en vue de donner l'accès... afin de répondre à la question qu'on vient de nous soumettre.

2205 Donc, il y a deux éléments dans le plan que vous voyez. Plus au nord, vous voyez un accès à la rue des Lilas, qui est unidirectionnel, et ensuite, plus au sud, sur la voie de contournement, un accès à la voie de contournement qui est également unidirectionnel.

2210 Première des choses qu'il faut souligner, si on regarde l'accès au sud qui est unidirectionnel, c'est qu'il faut comprendre qu'on a des mesures à l'approche du giratoire de réduction de vitesse, un terre-plein central et d'autres mesures, donc on ne peut pas ouvrir ce terre-plein-là pour avoir un accès bidirectionnel. Donc, c'est un mouvement qui est préférentiel vers le giratoire. Donc, ça nous prend un autre accès pour aller à des Lilas, et c'est l'option que vous voyez plus au nord.

2215 Ceci amène plusieurs problèmes de sécurité. Le premier, si on regarde l'accès plus au nord sur la rue des Lilas – je vais regarder l'écran avec vous – donc, on parle d'un accès, ici, qui est unidirectionnel. Donc, les gens qui voudraient accéder à la rue des Lilas sortent du giratoire. Présentement, dans ce qu'on vous présente, c'est une voie, ici, de décélération, pour qu'ensuite ils puissent accéder à rue des Lilas.

2225 La problématique c'est qu'il y a également des maisons au nord, il y a des maisons au sud. Donc, l'aménagement qu'on va faire ici doit permettre les deux mouvements de sortie. Ceci implique en premier lieu que quelqu'un, un usager malheureusement pourrait se tromper et prendre ce chemin-là à l'inverse, avec des implications importantes, parce qu'il arriverait à l'inverse en circulation sur le boulevard Saguenay.

2230 Également, il faut souligner qu'ici on ajoute des points de conflits parce qu'on a un trottoir, ici, et également une piste cyclable, point de conflit qui n'existe pas avec le raccordement à la rue Landry.

C'est également vrai dans le secteur ici. Il y a une piste cyclable qui va traverser le secteur et avec ce mouvement-là, ça va créer des points de conflit additionnels.

2235 Également, au niveau des... si on fait juste le survol des coûts, c'est bonnet blanc, blanc bonnet. Les deux solutions se ressemblent, c'est très, très près. Il faut également, ensuite, parler d'impact humain. Si on parle de cet accès ici, on va être à proximité de résidences, à moins de six mètres du mur de fondation. C'est-à-dire que la voie de roulement va être à moins de six mètres du mur de la fondation d'une maison existante. Avec tous ces éléments-là, on préférerait et on
2240 recommande plus le raccord qui est au nord.

Également, l'élément qu'on voit ici au niveau du terre-plein, mais pour éviter des mouvements contraires, ici, il faut également venir fermer le terre-plein au centre pour pas qu'un usager soit tenté, justement, de tenter son coup pour prendre, effectuer ce mouvement-là en
2245 direction sud. Ceci va restreindre les accès aux résidences qu'il y a ici, qu'on retrouve ici. Donc, avec ces éléments-là, c'est pour ça qu'on recommande l'accès via la rue Landry.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2250 Dites-moi, Monsieur Coutu, est-ce qu'il y a une solution qui a été... parce que bon, là, on comprend un peu la dynamique, les points de conflit qu'on retrouve ici, mais est-ce que ça a été envisagé, par exemple – là, je lance une idée comme ça, mais de regarder un raccordement à la future voie de contournement, par exemple, ou au chaînage 0 + 500, par exemple, supposons. On s'éloigne un peu plus du carrefour giratoire pour éviter les conflits d'intersection, mais on permet le
2255 deux sens. Est-ce que ça aurait été quelque chose d'envisageable d'avoir un raccordement un peu plus à l'ouest? Mais est-ce qu'on gagne quelque chose aussi? C'est ça, je ne le sais pas, là.

LE PRÉSIDENT :

2260 Je suis en train de regarder ça, le 0 + 500. À partir du carrefour giratoire, en termes de règle de sécurité, O.K., sécurité routière, quelle serait la distance minimale pour avoir un accès entre le carrefour giratoire et la future voie de contournement? Pour avoir un accès. Est-ce que c'est 200 mètres, 300 mètres, 400 mètres, 500 mètres?

2265 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

On est dans une situation urbaine. Donc, c'est un giratoire qu'on pourrait qualifier d'urbain, malgré que sur la voie de contournement on pourrait parler d'un giratoire plus de type rural, mais continuons avec un giratoire urbain.

2270

La distance, elle est variable et, dans le fond, la réponse à votre question c'est : lorsqu'on revient à la configuration usuelle ou normale de la route. Donc, lorsqu'on sort des mesures d'atténuation de vitesse, c'est là qu'on doit faire un tel raccord. Dans ce cas-ci, on parle de 150 mètres, environ.

2275

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci. Et pour la question du 500 mètres, est-ce que ça serait possible?

2280

M. YVES COUTU :

Bon. Il y a deux choses – et Jocelyn va compléter s'il y a lieu. Alors, si j'ai bien compris le sens de la question, c'est qu'au lieu de raccorder comme on le voyait tantôt, ici, avec une boucle, est-ce qu'il y aurait eu possibilité de raccorder plus loin, à peu près à 500 mètres?

2285

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Bien, disons, je dis 500 mètres, mais ça peut être moins ou plus, mais disons d'aller un peu plus loin pour éviter d'avoir à avoir une seule voie. Donc, de pouvoir aller dans les deux sens.

2290

M. YVES COUTU :

O.K. Alors, vous comprenez qu'à ce moment-là, si on parle de coût de construction comparativement à la longueur qu'on a à construire sur la rue Landry, les deux scénarios ou plutôt le scénario de raccorder à 500 mètres à l'est sur le tronçon n'est pas avantageux. Et on crée un autre accès de plus, une zone de conflit additionnelle sur le tracé de la voie de contournement, dont sa vocation première, évidemment, c'est d'assurer la fluidité et la sécurité des gens.

2295

2300

Alors, c'est sûr que ce n'est pas souhaitable. Ça nous amène à construire un tronçon de 500 mètres. Et puis il faudrait... ça dépend si le sens de la question était uniquement d'avoir une sortie, à ce moment-là, ça nous amène à avoir une entrée quand même qui demeure toujours une zone de conflit.

2305

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais en fait, l'idée c'est d'en avoir seulement qu'une, d'avoir les deux dans les deux sens.

M. YVES COUTU :

2310 Bon. Alors, si on comprend bien, s'il y en a seulement une, à ce moment-là c'est une entrée et sortie, donc une zone de conflit additionnelle autant dans un sens comme dans l'autre.

2315 Donc, sur le plan de la sécurité, ce n'est pas souhaitable, puis en termes de coût, ce n'est pas avantageux par rapport au scénario de Landry. Alors que Landry, on a déjà un accès qui est sécuritaire avec des feux de circulation, et qui n'ajoute pas de point de conflit additionnel sur le nouveau tronçon.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2320 Peut-être une autre question.

M. YVES COUTU :

2325 Est-ce qu'on peut compléter la réponse?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui.

2330 **M. YVES COUTU :**

Bernard Fournier va compléter.

M. BERNARD FOURNIER :

2335 Juste aussi comme autre élément, sans qu'il y ait eu d'analyse exhaustive, on a quand même fait une campagne de terrain détaillée tout le long du tracé, et toute la zone qui part pratiquement du chaînage 0, du giratoire, en fait, jusqu'au chaînage 350 – si je peux la pointer ici – de là à jusqu'ici environ, là, on est dans une zone humide, qui est la même zone humide, en fait, 2340 que le prolongement de la rue des Lilas, mais c'est toute une zone humide tout le long, le long de la voie de contournement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2345 O.K. Puis s'il y avait eu un scénario, au lieu d'un carrefour giratoire, si ça avait été un carrefour avec feux, est-ce que ça aurait permis d'intégrer un accès avec la rue des Lilas? Ou si c'est le fait qu'il y a un giratoire que ça ne permet pas ce raccordement-là, par exemple?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2350

Un accès avec feux de circulation, il ne se fait pas dans le scénario. Donc, la question, je ne peux pas répondre à votre question, elle n'existe pas, cette possibilité-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2355

Mais dans les propositions d'alternatives, les variantes que vous aviez faites, il y avait une variante avec un scénario avec feux. Est-ce qu'avec cette solution-là, est-ce que ça pourrait fonctionner, un raccordement? Je comprends qu'ici, ce n'est pas ça que vous présentez, mais quand vous avez étudié les deux scénarios?

2360

M. JOCELYN CLOUTIER :

2365

Ça fait que donc au niveau des analyses, on a fait plusieurs analyses de carrefour en plan, dont une analyse avec feux de circulation. Le problème pour faire un tel carrefour, pour obtenir des visibilitées, c'était un carrefour avec les axes de virage à gauche, qui comportait l'axe préférentiel de circulation, ce qui est à proscrire. Dans le cas où on faisait un vrai feu de circulation avec le bon axe, ça nécessitait bon nombre d'expropriations sur le boulevard Saguenay, du côté ouest.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2370

Ah, du côté ouest.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2375

Donc, ce scénario-là n'est pas viable.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2380

C'est toujours pour une question de visibilité, là, de distance de visibilité.

M. JOCELYN CLOUTIER :

Oui. Oui.

2385

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. Votre seconde question, Madame St-Pierre?

Mme FRANCINE ST-PIERRE :

2390

Bien là, ça serait... d'abord, si c'est pas sécuritaire pour nous autres, la sortie puis la rentrée, pourquoi le terrain de golf? Il faut rentrer au terrain de golf. Il y a plus de monde qui vont aller au terrain de golf l'été que dans notre rue qui a à peu près 20 maisons. Ça fait que là c'est plus sécuritaire le terre-plein? Moi, je ne comprends pas.

2395

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur Coutu, pour quelle raison l'entrée au... pas l'entrée, mais l'accès au terrain de golf serait plus sécuritaire que l'accès à la rue des Lilas?

2400

M. YVES COUTU :

Monsieur le Président, c'est sûr que l'explication première à ça, c'est que l'accès actuel du quartier des Lilas est très près du carrefour giratoire, ce qui causait une problématique, comparativement à l'accès du golf qui est beaucoup plus loin du carrefour giratoire et qui ne pouvait pas se gérer, je dirais, autrement que par lui maintenir son accès actuel. Alors que le quartier des Lilas, il fallait trouver une solution plus sécuritaire à cause de la proximité de l'accès actuel par rapport au carrefour giratoire.

2405

2410

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Merci, Madame St-Pierre. Et nous allons prendre une pause d'environ une dizaine de minutes et on vous revient par la suite. Merci.

2415

PAUSE

LE PRÉSIDENT :

2420

Très bien. Je demanderais à monsieur Jean-Marie Letendre, s'il vous plaît, de s'avancer. Bonsoir, Monsieur Letendre.

M. JEAN-MARIE LETENDRE :

2425

Bonsoir! C'est concernant la relocalisation de l'entrée de la rue des Lilas. Ça fait que si on peut revenir avec la section du tracé entre la 101 puis le chemin du Golf, ça pourrait aider.

LE PRÉSIDENT :

2430

Le ministère va se faire un plaisir de mettre ça sur écran.

M. YVES COUTU :

2435 Ça ne sera pas tellement long, on va essayer de trouver un acétate qui réponde le plus à l'endroit. Voilà.

M. JEAN-MARIE LETENDRE :

2440 O.K. Ça fait qu'il y a bien du stock concernant la rue des Lilas. Si on prend le prolongement de la rue des Lilas vers la rue Landry, on franchit un marécage d'aux alentours de 280 quelques mètres. On a trois arrêts obligatoires incluant des lumières, des feux de signalisation sur la Saguenay. Et ensuite, à partir de l'endroit où est-ce que je reste, moi, ça fait un détournement 1,5 kilomètre à peu près.

2445 Si je passe par le chemin du Golf, parce que là, les questions qui ont été faites tout à l'heure, je suis rendu à ce niveau-là aussi, si on prend la rue des Lilas et on s'en va vers le chemin du Golf pour revenir vers la voie de contournement, on peut avoir un détour seulement de 750 à 900 mètres, si on fait une voie de service le long, comme il a été question tout à l'heure.

2450 Je ne sais pas si on peut pointer avec un laser?

LE PRÉSIDENT :

2455 Tenez.

M. JEAN-MARIE LETENDRE :

2460 O.K. En passant par la rue des Lilas vers la rue Landry, actuellement il y a des marécages qui sont ici, il va falloir faire du remplissage. Si on prend la rue des Lilas vers le chemin du Golf, ici, il y a besoin d'un remplissage sur environ 180 mètres. Ici, c'est déjà rempli. Si on part du centre du carrefour giratoire vers 300 mètres, vers ici à peu près, ça pourrait combler les besoins de Lamothe. Lamothe, eux autres, pourraient embarquer là, et nous autres ici, on pourrait embarquer là. Le détour serait moins, pas mal moins que 1,5 kilomètre pour se rendre au carrefour giratoire actuel.

2465

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coutu?

2470 **M. YVES COUTU :**

2475 Alors, Monsieur le Président, ce qu'on a indiqué tantôt, l'objectif premier au niveau du nouveau tronçon c'est de limiter les accès. On a une solution qui permet d'accéder de façon sécuritaire au quartier des Lilas via la rue Landry, via un feu de circulation qui contrôle de façon très sécuritaire. Alors, c'est pourquoi ce scénario-là.

Puis comme on a expliqué également, c'est qu'on est dans des zones de milieu humide, également, comme mon collègue Bernard vous l'a dit tantôt, au nord du tronçon, sur le 500 mètres qu'on parlait, entre le carrefour giratoire en direction est. Alors, la problématique est semblable.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez remettre la figure de tantôt où on voyait un peu le prolongement vers la rue Landry, puis en même temps, je pense qu'on voit aussi un peu...

2485 **M. YVES COUTU :**

Le scénario alternatif que madame St-Pierre, entre autres, parlait?

LE PRÉSIDENT :

2490

C'est ça.

M. YVES COUTU :

2495

O.K., ça ne sera pas très long. En attendant, ce que j'aimerais peut-être indiquer, monsieur Letendre a parlé d'une distance additionnelle de 5 kilomètres, je crois. Selon nos études, la distance additionnelle de parcours que le scénario via Landy occasionne, on parle de 1,1 à 1,4 kilomètre additionnel et un temps de parcours moyen de 1 minute 51 secondes, selon la modélisation qu'on a faite.

2500

LE PRÉSIDENT :

2505 Parfait. O.K., c'est ça. Donc, si on regarde ici – bien, allez-y, là –, parce que là on sait que si on continue sur la rue des Lilas... bon, le prolongement, c'est combien de mètres entre la fin de la rue des Lilas et le début, si on veut, de la rue Landry?

M. YVES COUTU :

2510 Si je ne me trompe pas, Bernard va me confirmer, je pense que c'est 300 mètres, hein? On va seulement vérifier, ça ne sera pas tellement long.

LE PRÉSIDENT :

2515 300 mètres que vous passez à l'extérieur, je pense, ou au moins, du moins, à la limite du milieu humide, est-ce exact?

M. YVES COUTU :

2520 Juste à l'est du milieu humide. Alors, effectivement, c'est un tronçon additionnel qui va, en quelque sorte, joindre l'extrémité de la rue Landy avec l'extrémité de la rue des Lilas.

LE PRÉSIDENT :

2525 Maintenant, si on prenait le scénario évoqué tantôt, peut-être de prolonger un peu plus vers l'est la boucle pour aller rejoindre, finalement, la voie de contournement – disons qu'on parle, je ne sais pas, moi, d'un 250 à 300 mètres, vous mentionnez que ce 250 à 300 mètres là, traverserait effectivement un milieu humide au complet. Donc, est-ce que le milieu humide est assez large pour faire en sorte que vous ne pouvez pas excéder, passer à côté?

2530 **M. YVES COUTU :**

Je vais laisser le soin à Bernard d'ajouter à cette réponse-là.

M. BERNARD FOURNIER :

2535 Oui. Bon, le milieu humide longe la voie. Comme le monsieur soulevait tantôt, il y a une partie qui a effectivement été remblayée. Donc, il y a comme un petit monticule qui n'est pas en milieu humide, qui a été remblayé. Mais sur presque toute la longueur du carrefour giratoire jusqu'à la section 0-350, 400, on est presque sur toute la longueur sur un milieu humide. Et c'est le même milieu humide – on pourrait peut-être vous amener un visuel qui vous montre le prolongement de la rue des Lilas, sa situation par rapport au milieu humide.

LE PRÉSIDENT :

2545 Allez-y.

M. BERNARD FOURNIER :

2550 Vous voyez, ici la zone humide, en fait, est délimitée en bleu. C'est une zone que pour les fins, ici, elle n'est montrée que pour les fins des alternatives qui avaient été étudiées pour le prolongement de la rue des Lilas. Mais le milieu humide continue et s'en va vers la voie de contournement.

2555 Alors, en termes de prolongement, si on veut, il y avait quand même deux alternatives qui avaient été examinées et l'alternative B a été préférée au motif qu'on avait une section beaucoup moins longue d'empiètement dans le milieu humide par rapport à l'alternative A, le raccordement direct à la rue Pilon. Et c'est qu'on fragmentait moins le milieu, donc on le contournait par l'extérieur.

2560 Donc, ça vous présente un peu... et on parle, au total dans ce secteur-là, de 166, 170 mètres carrés d'empiètement dans le milieu humide versus 355 pour cette alternative-ci.

LE PRÉSIDENT :

2565 Donc, j'imagine que dans les deux cas, vous avez étudié les coûts d'empiètement. Donc, si on passe à la version B, ça peut coûter combien, puis à la version A, l'alternative A, finalement, ça peut coûter combien en termes de coût?

M. BERNARD FOURNIER :

2570

Je vais peut-être laisser la parole, pour les coûts, à monsieur Cloutier.

LE PRÉSIDENT :

2575

Parfait, merci.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2580 Donc, pour l'alternative A telle que présentée, ça, je n'ai pas la réponse avec moi. Mais pour l'alternative B, au niveau du prolongement, vous parlez de 390 000 \$.

LE PRÉSIDENT :

2585 Donc, si on fait une règle de trois, ça veut dire que pour l'alternative A, ça pourrait aller à peu près à environ un demi-million, quelque chose comme ça, là, vite, grosso modo?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2590

Approximativement, disons ça.

LE PRÉSIDENT :

2595 Approximativement, oui, oui. Parce que je ne veux pas insinuer que ça va coûter ça, mais s'il y a en a un que la distance est beaucoup plus longue, donc à ce moment-là, en principe, ça coûte plus cher. Parfait.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2600 Mais évidemment, l'impact c'est surtout au niveau des tourbières en milieu humide, et cetera, qu'il faut compenser.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Parfait, merci. Votre seconde question?

2605

M. JEAN-MARIE LETENDRE :

Ma seconde question c'est concernant le point de vue sécuritaire de passer de la rue des Lilas pour la faire embarquer sur le chemin du Golf. On prévoit 3 500 véhicules par jour sur la 117. Combien de véhicules à peu près, par jour, sur la Saguenay, sont évalués pour 2012 puis pour la 117, sur le chemin de Val d'Or à Rouyn Sud, peuvent être estimés aussi?

2610

M. YVES COUTU :

Alors, pour la réponse à cette question-là, Bernard va y donner suite en termes de données statistiques au niveau de la circulation.

2615

M. BERNARD FOURNIER :

Donc, pour la voie de contournement, on parle effectivement de 3 500 véhicules/jour à l'horizon 2012. Et à l'horizon 2022, dans le secteur de la rue des Lilas, on parle de 4 200 véhicules/jour. Pour ce qui est de Saguenay, ça dépend. Là, actuellement, on a un ordre de grandeur de 12 700 véhicules/jour sur Saguenay, puis la portion entre le centre de Rouyn-Noranda et l'arrivée de la voie de contournement, le chemin du Golf, 12 700 véhicules. Selon les derniers chiffres 2008, ça avait augmenté à 14 000 véhicules/ jour.

2620

2625

Et ce qui a été établi comme projections pour l'horizon 2012, au sud de la voie de contournement, on parle de 14 400 véhicules/jour à l'horizon 2012 et à 2022, 16 300 véhicules/jour. Ça, c'est au sud de la voie de contournement. Et au nord, sur Saguenay, la portion nord de la route 101, on parle de 13 300 véhicules/jour à l'horizon 2012 et 14 900 véhicules/jour à l'horizon 2022.

2630

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Fournier. Merci, Monsieur Letendre. Monsieur Ghislain Fontaine, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Fontaine.

2635

M. GHISLAIN FONTAINE :

Bonsoir! Ma question à moi s'adresse, ma première question, à la Municipalité, à savoir, est-ce qu'il y a des développements résidentiels de prévus entre la rue des Lilas et la rue Landry?

2640

LE PRÉSIDENT :

2645 Parfait. Monsieur Monfette?

M. PIERRE MONFETTE :

2650 Concernant la rue des Lilas et Landry, bon, comme le ministère vient de le montrer sur la carte, c'est un milieu humide. Donc, c'est des terrains qui appartiennent à des privés. Et les promoteurs, ces gens-là, à l'époque, voulaient effectivement poursuivre, mais ils ne l'ont pas fait, compte tenu qu'effectivement ils étaient dans un milieu humide puis que les coûts étaient peut-être relativement importants. Donc, il y a eu abandon de ce projet-là.

2655 Évidemment, si le scénario qui est retenu de prolonger des Lilas vers Landry ou Pilon, dépendamment qu'est-ce qui va être choisi, le potentiel est faible, parce que d'un côté de rue, vous avez toujours les milieux humides. Alors, là, c'est sûr que ça prend les autorisations requises dans le CA, éventuellement, s'il y a prolongement du réseau, et le ministère, le MDDEP, bon, ça va être à lui de juger si effectivement c'est acceptable ou pas.

2660 Et côté nord, il y a beaucoup de massifs rocheux. Ça fait que si vous êtes dans le secteur, vous connaissez ce coin-là. Alors, c'est un massif rocheux et l'implantation à ce moment-là, résidentielle, devient difficile. Alors oui, par contre, si effectivement il y avait un potentiel, bien, on en profiterait pour mettre des tuyaux, pour éventuellement, effectivement, qu'il y ait de la vente de terrains potentiels, mais le potentiel me semble relativement faible à l'heure qu'on se parle.

2665

LE PRÉSIDENT :

2670 Merci. Monsieur Savoie, est-ce qu'au niveau du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, il est permis de se construire en milieu humide?

M. PATRICE SAVOIE :

2675 Au niveau des constructions, il faudrait que je vérifie, mais au niveau des routes, c'est certain qu'il y a différents niveaux de compensation à émettre au niveau du ministère pour obtenir un CA-22, selon la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

LE PRÉSIDENT :

2680 Et relativement au prolongement de la rue des Lilas vers la rue Landry, même si on essaie de passer à l'extérieur du milieu humide, il y a quand même un empiètement qui va se faire dans le milieu humide, quel type de compensation le ministère demanderait à ce moment-là?

M. PATRICE SAVOIE :

2685

Le milieu humide qui est au niveau de la rue des Lilas est un milieu humide classé niveau 3 au ministère, ce qui signifie qu'il y a un lien hydrologique avec un cours d'eau. Donc, c'est un milieu qui doit être protégé le plus possible. Et s'il n'est pas possible de le protéger pour un développement ou quoi que ce soit, il y a des mesures de compensation qui doivent être mises en

2690

branle et puis être créées par le ministère des Transports, puis nous soumettre ça pour approbation.

LE PRÉSIDENT :

2695

O.K. Mais à l'heure actuelle, il n'y a rien d'identifié comme mesures?

M. PATRICE SAVOIE :

2700

Non. Pour l'instant, c'est seulement à l'étape de la demande de CA-22, le certification d'autorisation 22, que les demandes vont être faites et puis qu'elles vont être autorisées ou non ou compensées.

LE PRÉSIDENT :

2705

Parfait. Merci, Monsieur Savoie. Oui, allez-y.

M. GHISLAIN FONTAINE :

2710

Deuxième question, encore à la Ville, au niveau des freins moteurs. J'ai cru comprendre tout à l'heure qu'au niveau du son, il n'y avait pas eu d'évaluation parce qu'on ne pouvait pas trop, trop s'ajuster sur le son réel des freins moteurs. Ma question est un petit double, si on veut. Est-ce qu'il y a une loi à la Ville qui empêche, qui interdit le frein moteur, et sinon est-ce que vous prévoyez en avoir une?

LE PRÉSIDENT :

2715

Parfait. Je comprends très bien votre question, mais je vais aller immédiatement au niveau du ministère des Transports, même si vous croyez que ça s'adresse à la Ville. Mais vous allez comprendre, suite à la réponse du ministère des Transports, à savoir si au niveau provincial, il existe une réglementation permettant de mettre un frein aux freins moteurs.

2720

M. GHISLAIN FONTAINE :

2725

Quelque chose de même.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coutu?

2730 **M. YVES COUTU :**

2735 Monsieur le Président, effectivement, il y a un projet de réglementation qui est en discussion actuellement, qu'on nous dit très éminent, on nous parle de 2010. On est conscient que ça fait quelques années qu'on en parle, mais on parle de 2010, qu'il y aurait un projet de réglementation qui permettrait à la Ville de réglementer au niveau de l'interdiction des freins Jacob, particulièrement, qui pourrait s'appliquer dans ce cas-là, bien dans le cas où est-ce que la limite de vitesse est de 70 kilomètres/heure et moins.

2740 Alors, cette réglementation-là ne pourrait pas s'appliquer dans une zone de 90, mais dans les zones de 70 et moins, elle pourrait s'appliquer.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2745 J'aurais une question. La zone de la décélération, est-ce qu'elle fait partie du 90 ou du 70 et moins? Comment vous le considérez avec un carrefour giratoire?

M. YVES COUTU :

2750 Là, je vais laisser le soin à Jocelyn de donner suite.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2755 Bien, on parle d'un règlement qui est en écriture, mais l'application d'une limite de vitesse c'est au panneau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est au? Pardon?

2760 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

C'est au panneau. Au panneau. Quand le panneau est marqué 70, le 70 devient effectif là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2765 Non. Ce que je veux dire c'est que vous dites, exemple, la réglementation s'appliquerait pour des routes 70 kilomètres et moins, advenant qu'il y a une réglementation.

2770

Dans le cas de la route actuelle, c'est 90 kilomètres/heure, par contre on a des giratoires qui vont amener les véhicules à réduire leur vitesse à 35 kilomètres/heure dans le giratoire. Comment vous considérez, à ce moment-là, la zone de l'approche du giratoire? Est-ce que ça fait partie d'une route à 90 ou d'une route de 70 et moins?

2775

M. YVES COUTU :

2780

Ce que j'indiquerais dans ce cas-là, pour le boulevard Saguenay, c'est une route qui est actuellement affichée à 70 kilomètres/heure. Donc, on parle d'un panneau blanc, c'est un panneau de prescription. Alors, c'est à partir de là qu'on appliquerait, finalement, la réglementation. Donc, pour la portion de la route 101, sur le boulevard Saguenay, qui est affichée, par panneau blanc, à 70 kilomètres/heure pourrait s'appliquer. Et l'approche du carrefour giratoire, c'est une vitesse qui est suggérée à l'entrée du carrefour. Donc, ça ne pourrait pas s'appliquer.

2785

Alors, l'approche du carrefour en provenance de l'est vers le carrefour giratoire, c'est une zone de 90, mais avec un panneau jaune – on me corrigera – c'est ça, jaune, qui est un panneau... comment on l'appelle? Bien, un panneau dont on suggère la vitesse et non un panneau de prescription.

2790

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ce n'est pas une obligation, c'est une suggestion.

2795

M. YVES COUTU :

Ce n'est pas une obligation, voilà.

2800

LE PRÉSIDENT :

Et à quelle distance du carrefour le panneau serait installé?

2805

M. JOCELYN CLOUTIER :

Il faudrait que je vous revienne avec la réponse, parce que je dois tenir compte des mesures d'atténuation à l'entrée du carrefour puis je n'ai pas la réponse en tête. Il faudrait que je vous revienne avec ça.

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous allez vous revenir demain avec ça?

2810 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Oui.

2815 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Je vais aller voir la Ville, maintenant, même si la grande partie de la réponse a été donnée par monsieur Coutu.

2820 Au niveau de la Ville, Monsieur Monfette, quelles sont les discussions qui ont cours présentement avec le ministère des Transports à ce sujet?

M. PIERRE MONFETTE :

2825 Nous n'avons pas eu de discussions actuellement. J'apprends qu'il y a un projet de règlement en cours, on n'était pas au courant. Mais actuellement, nous ne disposons pas des pouvoirs pour légiférer dans ce sens.

LE PRÉSIDENT :

2830 Parfait. Merci, Monsieur Monfette. Merci à vous, Monsieur Ghislain Fontaine. Madame Monica Bergeron, s'il vous plaît. Madame Bergeron a quitté? De toute façon, elle sera la première demain soir, si elle revient demain soir. Monsieur Pierre Lapointe.

M. PIERRE LAPOINTE :

2835 Monsieur le Président, j'aimerais savoir, s'il vous plaît, quel est le pourcentage de pente de la voie de contournement qui longerait, qui longera éventuellement la rue Lajoie?

LE PRÉSIDENT :

2840 Autrement dit, à partir, à peu près, de la rue... quelque chose comme la rue Lafond en descendant ou plus bas?

M. PIERRE LAPOINTE :

2845 À partir, par exemple, je ne sais pas, moi, du secteur, de l'entrée, mettons, de la rue Perreault jusqu'à la 117 actuelle.

LE PRÉSIDENT :

2850 Parfait. Donc, vous avez compris la question? La pente, quelle serait la pente à ce moment-là?

M. YVES COUTU :

2855

Monsieur le Président, à partir de la carte qu'on va afficher dans quelques secondes – eh voilà – dans la portion... là, je vais laisser répondre Jocelyn à ce sujet-là.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2860

Donc, il y a une montée du sud vers le nord dans la zone du quartier de la montée du Sourire, on parle d'une pente de 2 %. Je vais vous pointer le tout.

M. PIERRE LAPOINTE :

2865

O.K. Ça répond à ma question.

LE PRÉSIDENT :

2870

Et votre autre question?

M. PIERRE LAPOINTE :

2875

L'autre question, au cours de rencontres antérieures avec le ministère des Transports du Québec, monsieur Coutu nous avait affirmé qu'il entendait, que le ministère entendait procéder à des relevés topographiques et à des études de sols pour un tracé alternatif qui passerait plus à l'est du tracé actuel, donc plus près du lac Rouyn, et qui permettrait à ce moment-là d'éviter, en tout cas en grande partie, là, de passer trop près de la rue Lajoie. Je me demandais où en était... si le ministère avait procédé à ces relevés-là.

2880

LE PRÉSIDENT :

Et surtout des résultats.

2885

M. PIERRE LAPOINTE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2890

Moi aussi, c'est les résultats qui m'intéressent. Allez-y, Monsieur Coutu, on vous écoute.

M. YVES COUTU :

2895

Alors, effectivement, lors de la dernière soirée du mois de novembre, on vous avait indiqué, puis d'ailleurs c'était suite à la suggestion des gens du quartier qui nous avaient

demandé : « Est-ce qu'il y a une possibilité – on le voit à l'écran – est-ce qu'il y a possibilité de dévier plus à l'est le tracé actuel? »

2900 Donc, l'étude qu'on a faite – puis on vous a dit qu'on était en train d'étudier le tracé en tant que tel, et qu'on allait profiter de la période de l'hiver pour effectuer des sondages pour connaître plus la nature des sols. Alors, on a procédé à une première campagne de sondage qui nous démontre, dans un premier temps, que la situation n'est pas meilleure, sinon elle est pire en termes de comportement géotechnique.

2905 Jocelyn pourrait préciser tantôt, mais sauf qu'à première vue, ça nous amène à traverser près du ruisseau Osisko – à l'endroit où est-ce que le pointeur est – ça nous amène à construire une structure, à construire un pont qu'on n'avait pas à construire dans le premier tronçon. Le premier tronçon, on avait à construire un ponceau qui était évalué à environ 600 000 \$ 700 000 \$, 2910 alors que la structure qui serait nécessaire dans ce cas-là, on parle d'une structure d'autour de 5 M\$. Alors, le cours d'eau est beaucoup plus important dans le tracé alternatif, je dirais, qui est en rouge, comparativement au premier.

2915 Et on a aussi une deuxième structure qui est nécessaire à l'endroit où est-ce qu'on pointe, qui est de moins grande envergure, sauf qui pourrait nécessiter également des coûts d'environ 1 M\$ additionnels.

2920 Le tracé alternatif implique la relocalisation de deux cours d'eau également, ce qui est quand même un impact environnemental. Ça implique une longueur de tronçon additionnelle au parcours. Vous vous souvenez, on a une longueur totale de 7,7 kilomètres. Le fait d'utiliser le tracé alternatif en rouge occasionne une distance additionnelle de 300 mètres. Donc, on est rendu à 8 kilomètres. Ce 300 mètres-là est évalué aux alentours de 2 M\$.

2925 Et puis évidemment, en ce qui concerne le raccordement de la rue Perreault, où est-ce qu'on pointe, le raccordement nécessite une longueur additionnelle de 225 mètres de plus, qui est estimée à point 5 M.

2930 Alors, vous comprendrez qu'à vue de nez, pour l'instant, on parle de coût additionnel de 8 à 10 M, et puis sans compter les problématiques reliées à la nature des sols en tant que tels.

LE PRÉSIDENT :

2935 Donc, il est question de problèmes de sols. Maintenant, est-ce que vous pourriez faire une comparaison? Est-ce qu'une comparaison peut être faite entre la nature des sols sur le tracé alternatif qui est en rouge et le présent tracé, puis voir, nous indiquer les différences qui existent entre les deux tracés?

M. YVES COUTU :

2940 Alors, vous comprendrez, Monsieur le Président, que là, cette question-là dépasse mes connaissances. Alors, je vais m'adjoindre de madame Catherine Ledoux, qui est ingénieure chez nous à la division géotechnique du ministère des Transports, qui s'est occupée d'ailleurs de la compagnie de sondage et qui va pouvoir vous expliquer un petit peu plus en détail les problématiques qui sont reliées au tracé alternatif.

2945

LE PRÉSIDENT :

Parfait. On vous écoute, Madame.

2950

Mme CATHERINE LEDOUX :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2955

Bonsoir. Pour les fins de la transcription, s'il vous plaît, veuillez vous nommer.

Mme CATHERINE LEDOUX :

2960

Oui, excusez. Mon nom est Catherine Ledoux du ministère des Transports au service géotechnique.

LE PRÉSIDENT :

2965

Parfait. Merci.

Mme CATHERINE LEDOUX :

2970

Donc, la figure va suivre, mais là, peut-être que je pourrais, en attendant, vous demander de préciser la question. Est-ce que vous voulez une comparaison générale de tout le secteur au point de vue des sols, ou je vous montre secteur par secteur? Parce que je peux y aller dans le plus précis ou dans le plus général.

LE PRÉSIDENT :

2975

Bien, allez-y en général, puis après ça on pourra peut-être regarder plus en particulier.

Mme CATHERINE LEDOUX :

2980 O.K., donc la figure s'en vient. Mais je pourrais vous dire quelque chose avant même de regarder la figure. Vous parliez de différences au niveau des sols, secteur par secteur. Je pourrais vous montrer des endroits où c'est vraiment pire au niveau des sols; d'autres, on n'a pas encore de résultats, mais surtout la principale problématique, pour que tout le monde comprenne, c'est la différence de hauteur de remblai.

2985 C'est que nous, quand on a des sols mous, même si on avait exactement le même, même sol d'un tracé à l'autre – en ce moment, dans le tracé à l'ouest, on a une moyenne de 4, 5 mètres de remblai dans les endroits problématiques; dans le tracé à l'est, on a comme 10, 12 mètres de remblai.

2990 Ça, ce que ça veut dire, en gros, c'est qu'un sol qui n'est pas capable de supporter plus que 2 mètres remblai, si on lui en met 4, 5, on lui met un petit problème; si on lui en met 10, 12, on y met un immense problème. Donc, ça fait des solutions géotechniques beaucoup plus complexes et beaucoup plus coûteuses. On n'a pas ni d'estimation de quantité ou de coût, parce qu'on a fait des forages préliminaires. On n'a pas d'étude géotechnique finale du tout, là, on vient de terminer, vendredi passé, une campagne de forage préliminaire.

2995 Donc, grossièrement, dans le fond, les endroits où vous voyez des concentrations de petits points bleus, c'est des endroits où est-ce qu'il y a des forages, donc les endroits les plus problématiques. Dans le tracé le plus à l'ouest, on a besoin de mesures d'amélioration des sols dans ce secteur-ci – qu'on appelait le 2 dans notre étude préliminaire de ce secteur-là. Ici, dans le secteur 3, aussi. Ça, ici, on n'avait pas besoin finalement, étant donné qu'il n'y avait pas trop de remblai, on n'avait pas besoin de mesures d'atténuation. Ici, on en avait besoin aussi. Puis dans le secteur 5, on n'avait besoin de rien, parce qu'on se retrouvait, à cet endroit-là, directement sur le till, sur le roc, quelque chose de bon pour construire. Puis dans le secteur 6, ici, ça c'était de la soupe. Donc, c'est ça, on avait des problématiques – excusez, des sols mous. Donc, on avait déjà des problématiques, mais quand on regarde, qu'on compare disons secteur par secteur, au global, c'est pire de ce côté-là.

3000 Si vous voulez des précisions, je peux vous en donner.

LE PRÉSIDENT :

3005 Donc, autrement dit, la capacité portante du côté est, en fait, entraîne plus de problèmes que la capacité portante du côté ouest, si je comprends bien.

Mme CATHERINE LEDOUX :

3020 Beaucoup. Soit au niveau de la capacité portante, dans certains cas; exemple, dans ce secteur-ci, ici, on a une très bonne capacité portante alors qu'ici on a une cuvette d'argile problématique, puis ici, potentiellement, là, on n'a pas été capable de faire des forages sur la glace

parce qu'il y avait pas assez épais de glace, donc on s'est retrouvé à côté du cours d'eau, trop loin pour pouvoir juger, disons, de l'argile qu'il y a là. Mais on a au moins une cuvette de plus que ce qu'on avait. Donc, ça, c'est un exemple où le sol est moins bon.

3025

Pareil pour le secteur 6; c'est pas bon partout, mais c'est pire quand on s'en va vers l'est, on a plus profond d'argile molle. Donc, en tassant le tracé, c'est sûr qu'on se retrouve avec une solution plus coûteuse.

3030

Puis il y a des endroits, dans le fond, où est-ce que les sols pouvaient être similaires, mais où est-ce que le fait qu'on ait trois fois plus épais de remblai, ça nous amène à des solutions vraiment plus coûteuses. J'ai pas de coût, mais j'ai fait un petit calcul vite fait juste pour peut-être schématiser, pour les gens qui connaissent moins les solutions d'amélioration des sols, que quand on a 4 à 5 mètres de remblai, on a peut-être besoin d'une solution qui nous coûte – j'ai schématisé pour une certaine épaisseur de sol, une certaine épaisseur de remblai, disons un 5 mètres de remblai pour le tracé ouest, puis ça donnait quelque chose, côté amélioration de sols, d'à peu près 1 000 \$ le mètre linéaire. Alors que dans l'autre tracé, si on augmente ce même remblai-là sur le même sol, à 12 mètres, puis qu'on a besoin d'ajouter 7 mètres d'allègement parce qu'on n'est plus capable avec les mesures, disons, moins chères, bien là ça augmente à 30 000 \$ du mètre linéaire.

3035

3040

Ça fait qu'on parle de quelque chose qui est 30 fois plus cher. Ce n'est pas rien, là.

LE PRÉSIDENT :

3045

O.K. En référant à vos connaissances géotechniques, est-ce que cette partie-là du secteur ouest où se trouve le boisé présentement, est-il en mesure de recevoir du développement résidentiel compte tenu de la capacité portante? Mais c'est une question hypothétique, là.

3050

Mme CATHERINE LEDOUX :

Oui. Bien, je vous dirais que moi, ça, c'est un petit peu en dehors de mon domaine d'expertise, parce que moi j'évalue ça avec des remblais de 12 mètres d'épaisseur. J'ai aucune idée, une maison, qu'est-ce que ça a comme contraintes, là. Je ne peux pas comparer, là.

3055

LE PRÉSIDENT :

Non. C'est parfait. J'essayais tout simplement de savoir si vous étiez en mesure de m'aider à comprendre certaines choses. Parfait.

3060

Mme CATHERINE LEDOUX :

Je ne sais pas, pour le développement résidentiel, qu'est-ce que ça a comme contraintes, comme demandes, là.

3065

LE PRÉSIDENT :

3070 D'accord. Parfait, merci beaucoup. Je vais aller voir la Ville, je vais leur poser la question. Monsieur Monfette, est-ce qu'au niveau du secteur ouest où vous envisagez un développement résidentiel futur dans peut-être 18 ans, 10 ans, 15 ans, 20 ans ou 30 ans – bien, à l'heure actuelle, j'imagine que la Ville n'a pas procédé non plus à des études géotechniques dans ce coin-là.

M. PIERRE MONFETTE :

3075 Pas du tout. Pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

Et vous n'avez pas l'intention de procéder avant...?

3080 **M. PIERRE MONFETTE :**

À court terme?

3085 **LE PRÉSIDENT :**

À court terme?

M. PIERRE MONFETTE :

3090 Non.

LE PRÉSIDENT :

3095 Parfait.

M. PIERRE MONFETTE :

3100 Mais il faut dire que la majorité de nos développements que nous faisons actuellement dans tous les secteurs de la ville, la plupart des résidences doivent se mettre des pieux. Ça veut dire que notre capacité portante en général est mauvaise et donc, quand on construit un solage, on doit aller appuyer sur du solide pour s'assurer que la maison ne bouge pas.

3105 Donc, ça, c'est notre caractéristique à Rouyn-Noranda. Donc, on ne serait nullement surpris de rencontrer la même situation de l'autre côté.

LE PRÉSIDENT :

3110 Parfait. Merci, Monsieur Monfette. Merci à monsieur Lapointe. Je vais prendre une dernière personne pour ce soir. Il est déjà 10 h 25 et je vais y aller avec monsieur Éric Arpin. Bonsoir, Monsieur Arpin.

M. ÉRIC ARPIN :

3115 Bonsoir! Donc, c'est ça. Le MTQ nous propose une voie de contournement qui va venir lécher le quartier montée du Sourire et le quartier Place Cinquanteaire. C'est certain qu'une route qui a jusqu'à 90 kilomètres/heure, qui vient à proximité des quartiers résidentiels comme ça, ça apporte son lot de risques pour la santé et la sécurité des résidants.

3120 Moi, ce que j'aimerais... bien, notamment, quand je pense à ça, je pense entre autres à des enfants qui voudraient aller, avoir accès au boisé, donc qui vont circuler puis qui vont devoir traverser la voie de contournement ou même des résidants, pas nécessairement des enfants, mais tous résidants qui circulent en VTT ou peu importe. J'aimerais savoir, par rapport à ces risques pour la santé et la sécurité des résidants du quartier montée du Sourire et Place Cinquanteaire, pouvez-vous nous nommer des mesures concrètes visant à contrecarrer ces risques qui sont
3125 proposés dans le tracé de la voie de contournement?

LE PRÉSIDENT :

3130 Monsieur Coutu?

M. YVES COUTU :

3135 Alors, Monsieur le Président, je vous dirais que l'une des premières mesures qu'on va mettre en place – on l'a déjà citée tantôt – c'est la mise en place d'une clôture le long de... de chaque côté du nouveau tronçon, qui va nous permettre, en tout cas qui est là pour s'assurer que le non-accès est finalement respecté. D'autant plus qu'on va, dans ce secteur-là, on a beaucoup de circulation de motoneiges, quads et vélos. Alors, la clôture est là. Elle est symbolique, mais elle est aussi physique, dans le sens qu'elle va, du moins, permettre de faire en sorte que les motoneiges, les quads, et je dirais principalement eux, ne puissent accéder au nouveau tronçon.
3140

Alors, la mise en place d'une clôture, dans un premier temps, sert dans ce but-là.

LE PRÉSIDENT :

3145 Et c'est quel type de clôture, Monsieur Coutu?

M. YVES COUTU :

3150 C'est une clôture de broche carrelée, 4 pieds de haut. Je n'ai pas exactement les dimensions des ouvertures, là. C'est ça que vous voulez savoir?

LE PRÉSIDENT :

3155 Bien, en fait, moi, qu'elle soit à 5 centimètres par 5 centimètres, ce n'est pas ça qui m'intéresse. Je m'intéresse à savoir si elle est facile à couper ou non.

M. YVES COUTU :

3160 Bien, écoutez, je pense qu'on n'est pas à l'abri, effectivement, de gens qui peuvent couper la clôture. Sauf que c'est pour ça tantôt que j'ai indiqué qu'elle est en partie symbolique. Parce qu'effectivement, on n'est pas à l'abri de gens qui peuvent arriver avec une paire de pinces puis couper... mais sauf que je pense que c'est une mesure, une première mesure qui est mise en place pour s'assurer, effectivement, pour la sécurité des gens, des enfants.

3165 Et d'autres mesures, on nous avait demandé d'avoir un passage pour le boisé. Dans l'étude d'impact, on avait indiqué qu'on allait voir la possibilité d'avoir une traverse à niveau; quand on dit à niveau, c'est évidemment sur le même niveau que la route, pour les piétons. Dans une zone de 90 kilomètres/heure, selon nos normes de sécurité, ce n'est pas recommandé d'avoir une traverse à niveau pour les piétons. Alors, évidemment, la clôture va être là pour rendre plus
3170 sécuritaire l'endroit, je dirais, au niveau des enfants.

LE PRÉSIDENT :

3175 Je vais continuer avec la clôture puis je reviendrai un peu plus tard pour la traverse de piétons. Dans un premier temps, la clôture 4 pieds... bien, en tout cas, en regardant un peu sur l'une de vos cartes, quand on regarde pour la grande faune, il y en a qui se rapprochent quand même assez rapidement du boisé et également de la route. Est-ce que ça va empêcher, cette clôture de 4 pieds, est-ce que ça pourrait empêcher un orignal de sauter par-dessus?

3180 **M. YVES COUTU :**

Absolument pas. Absolument pas. On ne prétend pas que cette clôture-là va empêcher la grande faune de traverser, sauf que c'est un obstacle minimal qui nous permet d'assurer au moins un minimum de sécurité.

3185

LE PRÉSIDENT :

3190 O.K. Maintenant, pour l'accès au boisé, bon, parce que la Ville ne sait pas quand est-ce qu'elle va développer ce secteur-là; entretemps, j'imagine que les résidents de la montée du Sourire vont sûrement continuer à utiliser ce boisé et vont vouloir y accéder.

Vous avez regardé, dans votre étude d'impact, la possibilité de procéder, bon, à un passage souterrain. Ça a été un peu mis de côté compte tenu d'un coût d'environ 1 M\$.

3195 Maintenant, est-ce que c'est possible, d'une part, de nous faire la nomenclature des coûts de ce million-là, juste pour qu'on puisse regarder ça? Et, deuxièmement, s'il y avait une passerelle au-dessus de la route au lieu d' avoir quelque chose de souterrain, est-ce que c'est quelque chose de réalisable? Et est-ce que vous pourriez évaluer, assez rapidement, le coût que ça pourrait faire... en fait, le coût que ça pourrait coûter pour réaliser une telle passerelle qui serait utilisable, peut-être pas par des motoneiges, mais au moins par les piétons et les cyclistes?

3200

M. YVES COUTU :

3205 Alors, ce qu'il faut comprendre, dans un premier temps, c'est que – on en a parlé un peu tantôt – c'est que l'utilisation de ce terrain-là, on comprend que les gens du quartier l'utilisent comme un terrain vacant. C'est un terrain qui n'a aucun statut officiel. Alors, vous comprendrez qu'en tant que gestionnaire des fonds publics ou de concepteur d'un projet, dans la mesure où est-ce qu'on est capable de justifier le montant d'une infrastructure de 1 M, il faut qu'elle se rattache à une justification.

3210 Alors, dans ce cas-là, il n'y a rien qui nous indique ou qui nous permet de justifier l'investissement de 1 M pour l'utilisation d'un terrain qui n'a aucun statut reconnu officiellement par la Ville.

3215 Malgré tout, on a – puis je dirais même avant, c'est que dans l'étude d'impact on avait regardé, à moindre coût, s'il y avait possibilité de faire une traverse à niveau, comme on dit, qui est beaucoup moins couteuse, mais nos normes de sécurité ne permettent pas de faire un passage pour piétons dans une zone de 90 kilomètres/heure, parce que normalement, une traverse pour piétons, l'usager doit arrêter lorsque les signaux clignotent, doit arrêter. Donc, vous comprenez qu'à ce moment-là, ça devient un obstacle au niveau de la fluidité et la sécurité au niveau du nouveau tronçon. Alors, ça, ça a été mis de côté.

3220

3225 On a quand même regardé la possibilité d'une structure, puis quand je dis une structure, c'est un passage souterrain. Jocelyn pourrait peut-être ajouter, mais au niveau du détail des coûts, on n'a pas investigué beaucoup et encore moins au niveau de la passerelle, parce que, de prime abord, l'infrastructure additionnelle n'était pas justifiée en raison du statut du boisé, du statut du terrain.

Je ne sais pas si, Jocelyn, tu peux ajouter?

3230 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Donc, au niveau des coûts pour le passage souterrain. Donc, on parle d'un ponceau de dimension requise pour les cyclistes, telle que dans les normes du ministère, on parle de son installation, on parle d'éclairage de ce tunnel, et des deux approches du tunnel. Avec, maintenant, le revêtement tant à l'intérieur qu'aux approches, et toutes les excavations requises pour réaliser ces approches, ce qui nous donnait une estimation d'environ 1 M.

3235 **LE PRÉSIDENT :**

3240 Parfait. Merci. Monsieur Dériger, vous avez une question?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3245 En fait, j'aimerais bien, je veux juste bien comprendre. En fait, le problème du passage, est-ce que c'est le coût ou c'est le statut? Est-ce que si, par exemple, il y avait eu un statut au boisé ou au terrain, est-ce qu'à ce moment-là le coût n'aurait pas été un problème? Je veux juste comprendre un peu c'est quoi la... est-ce qu'il y a un critère qui prime sur l'autre?

3250 **M. YVES COUTU :**

Je vous dirais qu'en premier lieu, c'est plus le statut. Ce n'est pas une question de coût, c'est que dans un premier temps, il faudrait être en mesure de justifier une infrastructure à mettre en place pour accéder au boisé de l'autre côté. S'il y avait eu un parc public ou un terrain dont le statut est connu de façon officielle, qui est reconnu de façon officielle, à ce moment-là on aurait été en mesure d'investiguer puis de mettre en place une infrastructure; ça aurait pu être un passage souterrain, une passerelle ou autre chose. Mais de prime abord, c'est plus le statut qui nous a, je vous dirais, freinés.

3255 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3260 C'est le statut qui fait en sorte que vous commencez à regarder les options pour pouvoir faire un passage?

3265 **M. YVES COUTU :**

Bien, absolument. Parce que quand on fait un projet, quand on trouve une solution, il faut avoir un besoin. On ne cherche pas une solution quand on n'a pas de besoin. Alors, ça, c'est dans le cheminement type d'un projet routier.

3270 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, le besoin actuel pour le ministère, actuellement, c'est un besoin... c'est informel, en fait, l'utilisation, l'usage est informel.

M. YVES COUTU :

3275

Effectivement. Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

3280

Monsieur Monfette, il n'y a pas de statut. Mais est-ce que la Ville verrait d'un bon œil qu'il y ait une possibilité d'accès à ce boisé-là, compte tenu qu'il n'y aura pas de développement domiciliaire, comme vous dites, avant huit ans ou plus? Et ce qui pourrait, parce que dans le fond le boisé qui est utilisé – peut-être que vous le savez, moi, je ne le sais pas, je ne suis pas allé me promener là dans ce boisé-là.

3285

M. PIERRE MONFETTE :

Je suis un usager personnellement.

3290

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes un usager. Maintenant, c'est quoi la superficie du boisé qui est utilisée à des fins récréatives?

3295

M. PIERRE MONFETTE :

Là, je vais vous donner un chiffre qui est tout à fait approximatif. Je dirais 5, 6 hectares, mais encore là, je veux dire, ce n'est pas mesuré.

3300

LE PRÉSIDENT :

Et tout ce boisé-là, si on part de la 117 aller jusqu'à la future intersection avec la rue Perreault et la future route de contournement, ça peut donner combien d'hectares?

3305

M. PIERRE MONFETTE :

À vue de nez, une vingtaine. Mais là, je vous le dis sans aucune référence vérifiée.

LE PRÉSIDENT :

3310

Donc, si on parle d'une vingtaine, il y en a 5, 6 qui sont utilisés. Est-ce qu'il y aurait possibilité, pour la Ville Rouyn-Noranda, d'autoriser ou de donner un statut au 5, 6 hectares qui sont actuellement utilisés?

3315 **M. PIERRE MONFETTE :**

La position du conseil c'est non.

3320 **LE PRÉSIDENT :**

C'est non. Parfait. Merci. Votre deuxième question, Monsieur Arpin?

M. ÉRIC ARPIN :

3325 Oui. Ma deuxième question – bien, première des choses, pour vous informer, c'est ça, c'est que le boisé, il est très utilisé. Il y a des personnes qui font du ski de fond. L'été, il y a du monde qui font du vélo de montagne, il y a beaucoup de personnes qui vont promener leur chien.

3330 Là, ce que je comprends, puis ce qui est intéressant par rapport aux orientations de la Ville, c'est qu'eux ils aimeraient développer beaucoup l'activité physique, ici, à Rouyn-Noranda, puis je pense que c'est vraiment une bonne orientation. Mais en quoi scinder, si on veut, en quoi séparer le quartier du boisé qui est utilisé pour l'activité physique peut nous permettre de développer vraiment des infrastructures qui vont nous permettre de pouvoir faire du sport? Parce que là, je trouve que tout ce qu'on trouve à faire comme solution, c'est qu'on met une clôture puis
3335 c'est fini, on n'aura plus accès au boisé. Donc là, on perd la possibilité de faire de l'activité physique. J'essaie de comprendre un petit peu à ce niveau-là, en quoi la... qu'est-ce que la Ville en pense par rapport à l'activité physique?

3340 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je vais aller voir monsieur Monfette.

M. PIERRE MONFETTE :

3345 Bien, comme on a mentionné en début de soirée, c'est un secteur que les gens se sont approprié. Donc, qui a été fait sans aucune organisation. C'est sûr que ce n'est pas le seul endroit où les gens s'approprient des secteurs comme ça, vacants, pour des biens de plein air.

3350 C'est clair que le Conseil est conscient qu'il y aura une certaine coupure qui arrive dans les habitudes des gens pour faire leurs activités. Maintenant, nous, comme Ville, ce n'est pas incongru de ne pas investir là. Je pense que dans d'autres domaines, nous sommes extrêmement actifs pour favoriser justement l'exercice physique. Donc, je ne vois pas où on pourrait trouver une forme d'activité qui pourrait satisfaire tout le monde.

3355 L'autre chose qui est problématique, c'est que si jamais, bon – et je le dis d'une façon tout à fait hypothétique – si jamais le Conseil révisait sa position et disait : « Bon, bien, ça y est, on va investir et transformer ça en parc. » L'accès pour nous aussi, il faut avoir l'accès pour entretenir, il faut avoir l'accès pour... Ça fait que ça devient un problème en lui-même aussi.

3360 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3365

Madame Lefebvre, dans les avis que vous aviez émis lors de la consultation interministérielle, à quelques reprises le ministère, aussi l'agence, la DSP, la Direction de santé publique émettait des avis concernant ce boisé en donnant l'importance qu'il avait pour la santé et tout ça. Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu plus s'il vous plaît?

3370

Mme ANNIK LEFEBVRE :

Si vous me permettez, je préférerais que mon collègue, monsieur Paul St-Amant, vous explique les bienfaits de la santé physique sur la santé.

3375

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

3380 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur St-Amant.

M. PAUL ST-AMANT :

3385

Bonsoir! Paul St-Amant, conseiller Kino Québec à l'Agence de la Santé et des Services sociaux de l'Abitibi-Témiscaminque. Donc, pour déterminer la participation à un mode de vie physiquement actif, la santé publique reconnaît deux éléments : donc, l'aspect individuel et l'aspect environnemental. Les environnements favorables à un mode de vie physiquement actif.

3390

Et à cet égard, l'Institut national de santé publique a émis un rapport qui a été soumis au BAPE la semaine dernière – le lien Web a été fourni – qui s'intitule comme suit *Indicateur géographique de l'environnement bâti et de l'environnement des services influant sur l'activité physique, l'alimentation et le poids corporel*.

3395

Donc, en résumé, ce qu'on peut ressortir de ce document-là, c'est que la proximité d'un lieu donnant l'accessibilité à l'activité physique va avoir un impact majeur sur la participation des gens, et ainsi que sur l'indice de masse corporelle, ça veut dire le poids des personnes. Donc, la

3400 structure sportive ou récréative, qu'elle soit dénommée ou non, et la verdure aussi, là, l'aménagement, les coins de verdure vont avoir un effet bénéfique sur l'adoption d'un mode de vie actif.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3405 Parce qu'en fait, dans les avis que vous aviez émis, ça revenait à plusieurs reprises. Est-ce que maintenant, au moment où on se parle, avec ce que vous avez entendu, en termes de, bon, sécurité routière, est-ce que votre avis est le même toujours? C'est quoi votre position vis-à-vis cette coupure ou cet accès qui va être peut-être réduit ou diminué?

3410 **M. PAUL ST-AMANT :**

3415 Selon ce qu'on a pu sortir des données de l'Institut national de la santé publique, qui est une compilation d'études, et selon nos opinions en santé publique, effectivement, le nonaccès au boisé va avoir un impact négatif sur le mode de vie physiquement actif des individus du quartier, nécessairement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

3420

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur St-Amant. Monsieur Monfette – non, aucun applaudissement, s'il vous plaît. J'ai dit : aucune manifestation. Vous vous en souvenez, dans mon petit discours?

3425

Monsieur Monfette, outre la piste Osisko, quels sont les lieux extérieurs qui permettent à la population de Rouyn-Noranda de faire de l'exercice?

M. PIERRE MONFETTE :

3430

De toute nature ou cycliste?

LE PRÉSIDENT :

3435 Bien, de toute nature, parce qu'on sait que dans le boisé il y a du cycliste, mais il y a aussi de la randonnée pédestre, il y a de la motoneige, il y a du ski de fond... bref, il y a beaucoup d'activités qui se font dans ce boisé-là. Maintenant, outre la piste Osisko, est-ce que – et si on fait abstraction évidemment de ce boisé – est-ce qu'il y a d'autres endroits où la population de Rouyn-Noranda peut aller pour faire de telles activités physiques, telles que du ski de fond, de la randonnée, de la bicyclette de montagne, bon, et cetera?

3440

M. PIERRE MONFETTE :

3445 Comme on vous a mentionné tout à l'heure, on a une ville de 6 500 kilomètres carrés, donc on peut marcher longtemps. Maintenant, on a publié l'an passé une carte des différents sentiers qui existent sur notre territoire. On en a à peu près une vingtaine de sentiers balisés, que ce soit dans les monts Kékéko, que ce soit D'Alembert... en tout cas, vous en avez une longue liste. Alors, sur les sentiers pédestres, nous sommes assez bien pourvus. Des sentiers balisés, j'entends bien, là. Donc, des sentiers que l'on s'occupe ou qu'il y a des gens qui s'en occupent.

3450 Pour tout le volet cyclable, bon, on a d'abord la piste Osisko, bien sûr, mais j'ai oublié de mentionner tout à l'heure qu'il y aura une piste cyclable tout le long de la voie de contournement, et le ministère des Transports assure justement la continuité entre le kiosque touristique et la connexion jusqu'à notre parc linéaire. Notre parc linéaire, c'est un ancien empattement de voie
3455 ferrée qui part de Rouyn-Noranda jusqu'à Taschereau, donc une cinquantaine de kilomètres qu'on est à finaliser d'aménager. Donc, encore là, les gens pourront pédaler comme il faut. C'est la route verte.

3460 Nous avons des projets, aussi, d'aménagement urbain. Donc, on est à étudier les possibilités d'aménager des pistes sécuritaires à l'intérieur de notre tissu urbain. C'est à l'étude actuellement.

3465 Les autres volets qui sont plutôt, bien, récréatifs, motoneiges, quads, c'est la même chose pour le long de la voie de contournement. Ces deux corridors-là seront protégés et donc ils pourront poursuivre leur connexion actuelle.

3470 C'est sûr qu'on a aussi énormément d'infrastructures, que ce soit terrains de soccer et autres. Bon, bien, j'étais rendu là, c'est ça. Les terrains de soccer et les arénas... bon, bien, on peut mettre tous nos équipements que nous possédons.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3475 Monsieur Monfette, pour la question des... bon, vous dites, par exemple : avec le contournement, il y aura éventuellement une piste cyclable qui va longer. Est-ce que cette piste-là, elle est faite par vous, par la Ville, ou si elle est faite à même le projet? Est-ce que c'est une compensation?

M. PIERRE MONFETTE :

3480 Oui. Ça fait partie des engagements du ministère des Transports à aménager cette piste.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3485 Donc, Monsieur Coutu, on comprend que cette piste-là fait partie des coûts du projet?

M. YVES COUTU :

3490 Effectivement. Alors, il est prévu dans le projet chez nous – on le voit d’ailleurs à l’écran, le sentier vélo. Ce qui est en vert lime, ça, c’est le nouveau tronçon de la voie de contournement, et ce que vous voyez en pointillé, c’est le réseau futur cyclable. Alors, ce qu’on voit en pointillé, c’est le futur réseau cyclable – peut-être juste revenir un petit peu en arrière, Bernard, l’embranchement ferroviaire dont monsieur Monfette parlait, il est juste là.

3495 Alors, c’est ce qui fait partie du tracé de la route verte. Alors, dans le projet, il est prévu de raccorder le tracé de la route verte et puis si on se déplace maintenant vers l’est sur la ligne pointillée, c’est le futur sentier vélo qui descend à l’est, bien au nord et à l’est du tracé de la voie de contournement, et on traverse à l’intersection de l’usine de traitement des eaux. Et puis on va rejoindre la piste cyclable qui fait le tour du Lac Osisko, qui est en ligne, en orange de façon continue, c’est ce qui est existant. Si on descend plus au sud – Éric, O.K. – alors, la piste cyclable existante, bon, là, elle fait le tour du lac et puis il y a un tronçon de sentier vélo qui est existant, qui est en gravier, entre le quartier et le futur tracé. Puis il y a un nouveau tronçon qu’on va raccorder dans le projet, peut-être juste à l’extrémité de la rue Ste-Bernadette, là, puis qui va longer à l’ouest du tracé – on descend vers le bas – et qui va traverser le carrefour giratoire pour rejoindre le bureau d’information touristique.

3505 Alors, c’est prévu dans le projet d’inclure cette infrastructure-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3510 Ces travaux-là sont faits par le ministère?

M. YVES COUTU :

3515 Par le ministère des Transports.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3520 Juste peut-être une petite précision. Le parc linéaire, donc dans l’emprise de l’ancienne voie, est-ce qu’il fait partie du projet aussi?

M. YVES COUTU :

Non.

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

Ça, c’est le raccordement qui va être fait par la Municipalité?

M. YVES COUTU :

3530

C'est en discussion avec la Ville, de raccorder. Il y a des projets qui sont prévus à la Ville pour raccorder la portion...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3535

O.K. Mais vous, en fait, ce que vous faites c'est la piste qui va longer...

M. YVES COUTU :

3540

Le nouveau tronçon.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3545

... le nouveau tronçon.

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce que cette piste-là, cette nouvelle piste-là va être en asphalte ou en gravier?

3550

M. YVES COUTU :

Elle va être en asphalte.

LE PRÉSIDENT :

3555

En asphalte tout le long, en fait toute la partie. O.K., parfait. Maintenant, Monsieur Monfette, au niveau du parc linéaire qui partirait, finalement, du futur tronçon de la route 117, pour le 50 kilomètres, est-ce que c'est en fait la MRC ou c'est la Ville? C'est la même chose, mais chacun ses prérogatives, vous savez comme moi.

3560

M. PIERRE MONFETTE :

Nous sommes une ville MRC. Oui.

3565

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est la Ville qui va procéder à la réalisation du tronçon?

M. PIERRE MONFETTE :

3570

Qui a le mandat d'aménager, oui.

LE PRÉSIDENT :

Et ça va se faire quand exactement?

3575

M. PIERRE MONFETTE :

Bien, écoutez, nous avons un tronçon qui est cyclable actuellement entre D' Alembert et Cléricy, nous avons 18 kilomètres de terminés, donc notre poussière de pierre est mise. On complète de Cléricy à Taschereau ce printemps pour le rechargement. Donc, ensuite, ça sera l'épandage de la poussière de pierre. Après ça, bien, là, on s'en vient vers le périmètre urbain de Rouyn-Noranda.

3580

C'est sur que là, on a quelques difficultés importantes, parce que la voie ferroviaire traversait le lac Duffault sur des ponts, les ponts ont été détruits. Alors, on parle de plusieurs millions pour reconstruire ces ponts-là. Donc, pour un temps, nous allons circuler en bordure de route sur l'accotement, sur la 101, pour entrer dans le périmètre urbain.

3585

LE PRÉSIDENT :

3590

Parfait. Merci, Monsieur Monfette.

M. PIERRE MONFETTE :

3595

Bienvenue.

LE PRÉSIDENT :

3600

Merci, Monsieur Arpin. Et nous allons terminer pour ce soir. Nous allons continuer demain après-midi à compter de 13 h 30, et demain soir également. Donc, bonne fin de soirée.

Et il y a une chose que je voulais dire : les personnes qui se sont inscrites et qui n'ont pas été appelées ce soir auront préséance demain après-midi. Si elles ne sont pas là demain après-midi, elles auront préséance demain soir.

3605

AJOURNEMENT

* * * * *

3610

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

3615 ET J'AI SIGNÉ :

3620 Yolande Teasdale, s.o.

3625

3630

3635

3640

3645

3650