

Séance de l'après-midi du 10 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 2

Séance tenue le 10 février 2010 à 13 h 30
Centre de congrès de l'Hôtel Gouverneur
41, 6e rue
Rouyn-Noranda

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 10 FÉVRIER 2010.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. DANIK LAPORTE.....	3
M. PIERRE LAPOINTE	17
M. DANIK LAPORTE.....	36

PAUSE

M. ALAIN BÉLISLE.....	44
M. GUY ROY	54
M. MARCEL BALDWIN	70

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et Messieurs, bonjour! Bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique sur le *Projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117*. Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance. Monsieur Coutu?

10 M. YVES COUTU :

Oui. Effectivement, on a fait le dépôt de la présentation schématique, la simulation visuelle, ainsi que la présentation PowerPoint qui a été faite par madame Goulet et madame Couture.

15 LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Du côté des personnes-ressources, est-ce que vous avez des documents que vous avez déposés ou que vous voulez déposer? Au niveau du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs?

20

M. PATRICE SAVOIE :

Pas pour l'instant, Monsieur le Président.

25 LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Savoie. Ensuite, au niveau de la Ville de Rouyn-Noranda?

30 M. PIERRE MONFETTE :

30

Oui. Nous avons déposé les lettres, tel que demandé. Et nous avons également déposé des copies de la carte de nos sentiers pédestres. On en a même donné un certain nombre à l'arrière pour ceux qui voudraient la prendre, pour les citoyens. On a aussi déposé une deuxième carte, on vous en avait donné une, mais on vous en a apporté une deuxième aujourd'hui, pour nos projets de développement 0-5 ans dans les différents domaines.

35

Et notre projet, j'ai une copie du schéma d'aménagement révisé pour monsieur Arpin. Je l'ai en main.

40 LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'est pas là cet après-midi, mais je présume qu'il va être là ce soir.

45 **M. PIERRE MONFETTE :**

J'aurais moi-même à lui remettre?

LE PRÉSIDENT :

50 Oui. Bien, vous lui remettrez ce soir.

M. PIERRE MONFETTE :

55 C'est bien.

LE PRÉSIDENT :

Au niveau du ministère de la Santé et des Services sociaux?

60 **Mme ANNIK LEFEBVRE :**

Pas d'autres documents, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

65 Merci, Madame Lefebvre. Au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Madame DeLahaye?

Mme NANCY DELAHAYE :

70 Non. Aucun document.

LE PRÉSIDENT :

75 Merci beaucoup, Madame Delahaye. Le registre est ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour venir poser vos questions. Si vous avez l'intention de présenter un mémoire, veuillez en faire part à madame Renée Poliquin, coordonnatrice de la commission d'enquête, qui est située à la table à l'arrière de la salle.

80 Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience publique. Donc, je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions. Deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-question. Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet. Toutes les questions et réponses me sont directement adressées.

85

Enfin, je rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

90 J'invite maintenant à l'avant, madame Monica Bergeron. Madame Bergeron n'est pas là? Monsieur Danik Laporte. Bonjour, Monsieur Laporte.

M. DANIK LAPORTE :

95 Bonjour! Danik Laporte. En fait, ma question va porter, bien, mes deux questions vont porter essentiellement sur la question des sols contaminés qui sont présents sur la portion de la voie de contournement projetée. Peut-être juste en point d'information au début, juste pour préciser les chiffres, là, j'ai en tête 130 000 mètres cubes avec des coûts variant entre 500 000 et 1 point quelque million. Est-ce que ça serait juste possible de préciser? Ensuite de ça, je pourrai poser ma
100 question. Et, bref, juste en point d'information, juste peut-être rementionner la source peut-être de la contamination de ces sols-là.

LE PRÉSIDENT :

105 Parfait. Bon, c'est une question d'information.

M. DANIK LAPORTE :

110 C'est un point d'information, la question suivra.

LE PRÉSIDENT :

115 C'est ça. Effectivement, vu qu'il n'y a pas grand monde cet après-midi, je vais permettre trois questions.

M. DANIK LAPORTE :

Merci.

120 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Coutu?

M. YVES COUTU :

125 Oui. Alors, Monsieur le Président, je vais laisser le soin à madame Goulet de donner suite à cette question-là précisément.

130 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Madame Goulet?

Mme BRIGITTE GOULET :

135 Oui. Monsieur le Président. Bien, pour préciser, la quantité c'est 30 000 mètres cubes de sols contaminés, 30 000 mètres cubes. Au niveau des coûts, ce qui est établi, c'est 2 048 188 \$. Et pour ce qui est de la source...?

140 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, la source?

Mme BRIGITTE GOULET :

145 L'autre question, oui. La source, l'hypothèse qui est mise en place, ce serait une contamination atmosphérique, mais le ministère n'a pas investigué pour trouver la cause de la contamination.

150 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame Goulet. Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

155 Pour ce qui est du coût, Madame, ça comprend quoi le coût? Est-ce que ça comprend la disposition, le transport? Qu'est-ce que ça comprend exactement comme...

Mme BRIGITTE GOULET :

160 Oui. Il y a une partie qui a été mise pour le transport, les coûts au niveau du transport. Et il y avait des budgets qui avaient été mis pour la disposition dans le cadre du projet. Là, toutefois, on est en négociation présentement avec la compagnie minière Xstrata pour disposer de ces sols-là dans un site minier. Donc, à ce moment-là, peut-être que les coûts vont diminuer suite à cette entente-là.

165

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame Goulet. Votre deuxième question?

170 **M. DANIK LAPORTE :**

Bien, peut-être juste préciser, le 30 000 mètres cubes de sols, est-ce que finalement c'est les sols qui excèdent le critère C, là?

175 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Goulet?

180 **Mme BRIGITTE GOULET :**

Oui, Monsieur le Président, c'est les sols qui excèdent le critère C.

LE PRÉSIDENT :

185 Le critère C. Parfait, allez-y.

M. DANIK LAPORTE :

190 O.K. Donc, bien en fait, ma question c'est à savoir où ces sols-là allaient être disposés. Donc, là, on a déjà une partie de la réponse, et à savoir, est-ce que... en fait, il y a eu des démarches de prises pour justement – parce qu'à ce que je sache, ce n'est pas les citoyens qui ont contaminé ces sols-là, par contre ça va être les citoyens du Québec qui vont devoir assumer les coûts supplémentaires pour la disposition puis le traitement, en l'occurrence, de ces sols-là. Et les citoyens, inversement, n'ont pas nécessairement droit à leur passage à niveau pour accéder de 195 l'autre côté du boisé. On a compris que c'était selon un zonage, mais quand même, c'est quand même, on pourrait dire, à deux vitesses.

200 Donc, la question plus précise serait : est-ce qu'il y a des démarches d'entreprises avec la Fonderie Horne ou Xstrata pour compenser, je dirais, les coûts qui possiblement seraient dus à la contamination atmosphérique?

LE PRÉSIDENT :

205 Je vais aller du côté du ministère. Monsieur Coutu?

M. YVES COUTU :

210 Alors, ce que j'aimerais peut-être ajouter là-dessus, c'est qu'effectivement il n'y a pas eu d'investigation additionnelle qui a été faite, surtout parce que nous sommes en discussion avec la compagnie Xstrata. Et jusqu'ici, ça va très, très bien. Et la disposition de ces sols-là est prévue aller dans un parc à résidus miniers situé à proximité. Il n'est pas encore déterminé lequel, mais compte tenu des discussions en cours et que ça va très bien, il n'y a pas eu d'investigation additionnelle de fait à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

215

Est-ce que les sols qui sont contaminés le sont plus au nord ou bien donc si on retrouve la même contamination partout sur le territoire, dans la zone d'étude?

M. YVES COUTU :

220

Alors, vous comprendrez que le degré de précision... à ce moment-là, je laisserai madame Goulet pour y donner suite, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

225

D'accord. On vous écoute, Madame Goulet.

Mme BRIGITTE GOULET :

230

Oui. C'est une contamination qui est diffuse. Donc, on en retrouve au nord et également au sud. La seule différence, c'est les concentrations qui vont varier d'une zone à l'autre, ainsi que les métaux impliqués.

235

Dans la partie nord, on retrouve des anciens parcs à résidus miniers davantage. Mais dans la partie sud où il y a pas de dépôt minier, on retrouve également de la contamination.

LE PRÉSIDENT :

240

Et la contamination dans la partie sud, est-ce qu'elle est équivalente à celle que l'on retrouve dans le nord ou il y a quand même une différence marquée entre celle qui est dans le nord et celle qui est dans le sud?

Mme BRIGITTE GOULET :

245

Bien, je n'ai pas fait d'analyse pour faire un comparatif. Parce que nous, notre exercice, le but était de déterminer les volumes. Mais en regardant les résultats préliminaires, je pourrais vous dire que ça semble un peu plus au nord, mais ce n'est pas majoritaire.

LE PRÉSIDENT :

250

Bon. Vous avez des résultats que, j'imagine, vous pouvez déposer à la commission?

Mme BRIGITTE GOULET :

255

Oui.

LE PRÉSIDENT :

260 Parfait. Donc, on s'attend à ce que ça soit déposé. Maintenant, je vais laisser la parole à monsieur Dériger. Il aura quelques questions, évidemment, relativement aux sols contaminés.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

265 J'aimerais peut-être poser la première question au ministère de l'Environnement du Développement durable et des Parcs. Comment est-ce que vous en êtes avec ces discussions au niveau des sols contaminés? C'est quoi un peu le portrait, pour vous, là, au moment où on se parle en termes de disposition? Comment on va les gérer, ces sols-là?

M. PATRICE SAVOIE :

270 O.K. Selon le règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains, les terrains qui sont dans la plage, les sols qui sont dans la plage supérieure à C devront être éliminés dans un site autorisé par le ministère. Puis à partir de là, c'est le ministère des Transports qui devra nous aviser à quel endroit ils devront être transmis, ces sols-là.

275

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais est-ce que les discussions ont été entamées pour le choix du site? Est-ce que vous participez à ces discussions-là?

280

M. PATRICE SAVOIE :

Pour l'instant, non, Monsieur le Commissaire.

285

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, la discussion se fait essentiellement entre le ministère et Xstrata. Vous n'êtes pas impliqué à ce niveau-là pour le...

290

M. PATRICE SAVOIE :

Pour l'instant, non. Probablement avec la Direction régionale dans un proche avenir.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

295

C'est quoi votre position vis-à-vis la disposition dans un site?

M. PATRICE SAVOIE :

300 Si le site est autorisé à recevoir les sols, critère en haut de C, il n'y a pas de problème à ce niveau-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

305 Est-ce que quand on dit en haut de C, est-ce que vous avez des – on parle de C, mais si c'est proche du critère C ou vraiment très éloigné de C, est-ce qu'il y a des différences pour vous dans votre analyse?

M. PATRICE SAVOIE :

310 Si les sols sont C en baissant, les sols peuvent être réutilisés sous la chaussée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

315 Mais ce que je veux dire, par exemple si on dépasse le critère C de 10 %, est-ce que ça fait une différence par rapport à si on le dépasse de 50 %?

M. PATRICE SAVOIE :

320 Non, il n'y a pas de différence. Ils devront être éliminés sécuritairement dans un lieu conforme.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

325 On parle quelquefois d'analyse de risque; est-ce que c'est une des options qui sont possibles dans ce cas-ci?

M. PATRICE SAVOIE :

330 Ça pourrait être fait, mais aussitôt que les sols sont en haut du critère C, là, analyse de risque ou pas, ils devront être éliminés sécuritairement dans un lieu autorisé.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

335 Donc, ils ne peuvent pas être laissés sur place.

M. PATRICE SAVOIE :

340 Non. En haut du critère C, non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Automatiquement, ils sont enlevés.

345 **M. PATRICE SAVOIE :**

Oui. Ou réhabilités sur place, mais je ne pense pas que c'est la façon de faire pour les travaux de route.

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

Actuellement, si jamais il n'y avait pas de possibilité de disposer des sols à proximité, ils sont où les endroits qu'on peut disposer ces sols-là?

355 **M. PATRICE SAVOIE :**

Pour les sites autorisés, je pourrais peut-être passer la parole à monsieur Grégoire derrière moi. En région, je ne connais pas les sites autorisés actuellement.

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

Parce que vous comprendrez qu'il y a la question de transport aussi qu'il faut examiner.

M. PATRICE SAVOIE :

365

Oui, bien sûr.

M. YVES GRÉGOIRE :

370

Yves Grégoire. Bonjour! Présentement, en vertu de la réglementation, les sols contaminés peuvent être admis dans des endroits autorisés seulement. Ces sols-là peuvent être enfouis, éliminés dans un site, dans une aire de résidus miniers. Présentement, la Fonderie Horne, Xstrata, possède trois sites autorisés. C'est-à-dire le site Quémont-2 qu'on voyait sur le plan, ainsi que deux autres sites, le site Don Rouyn puis le site Joliette.

375

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais si jamais la Fonderie Horne ou Xstrata ne veut pas s'entendre avec le ministère, à ce moment-là où vont aller les sols? Est-ce qu'il y a des endroits dans la région pour les recevoir?

380

M. YVES GRÉGOIRE :

Il n'y a pas d'autres sites qu'on peut les envoyer en région.

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

Donc, à ce moment-là, ça s'en va où? Ça s'en va à Montréal?

390 **M. YVES GRÉGOIRE :**

Ça s'en va ailleurs, ailleurs au Québec, dans un site d'enfouissement, un site de sols contaminés.

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

Mais c'est-à-dire où? Est-ce que vous pouvez me le préciser?

M. YVES GRÉGOIRE :

400 Pardon?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

405 Est-ce que vous pouvez me dire à quel endroit? Est-ce que ça va être, je ne sais pas, moi, à Mascouche? À quel endroit ça va se situer?

M. YVES GRÉGOIRE :

410 Un endroit autorisé.

LE PRÉSIDENT :

Et les endroits autorisés dans la région de Montréal seraient lesquels?

415 **M. YVES GRÉGOIRE :**

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

420 Et les endroits, les sites autorisés dans la région de Montréal seraient lesquels? À quel endroit seraient-ils situés?

M. YVES GRÉGOIRE :

425

Je ne connais pas les endroits autorisés dans la région de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

430

Et à ce moment-là, si le MTQ ne s'entend pas avec Xstrata pour pouvoir disposer de ces sols contaminés, est-ce que vous avez évalué la quantité de camions que ça pourrait demander pour exporter ces sols contaminés en dehors de la région?

M. YVES GRÉGOIRE :

435

Non.

LE PRÉSIDENT :

440

Non. Et si je vous disais que c'est peut-être 3 000 camions, est-ce que c'est normal de demander à 3 000 camions de circuler sur la route 117, donc en plus des bris que ça peut occasionner compte tenu du transport? Puis après ça, il faut considérer les coûts. Ça fait que j'essaie de voir pourquoi... est-ce que la politique dit qu'on ne peut pas traiter ou on ne peut pas mélanger – exact, Monsieur Savoie?

445

M. PATRICE SAVOIE :

Oui, c'est exact, mais les sols pourraient être traités sur place, par exemple. Ça, ça pourrait être une solution alternative.

450

LE PRÉSIDENT :

Et quand vous parlez de traiter sur place, vous faites référence à quoi exactement?

455

M. PATRICE SAVOIE :

On fait référence aux sols qui ont les critères plus hauts que C. Mais à ce moment-là, ça prend un certain temps aussi avant que les sols ne soient décontaminés, selon le type de traitement utilisé.

460

LE PRÉSIDENT :

Donc ça veut dire que le sol qui est contaminé et dans un critère plus haut que C peut-être traité sur place, mais on ne peut pas le mêler avec du bon matériel, si je comprends bien.

465

M. PATRICE SAVOIE :

Si le critère est encore en haut de C, non. Mais si le critère baisse à C ou moins, à ce moment-là, il pourrait être réutilisé sur place, si je ne me trompe pas.

470

LE PRÉSIDENT :

Mais après un mélange, c'est ça que je comprends?

475

M. PATRICE SAVOIE :

Après avoir été traité.

LE PRÉSIDENT :

480

O.K. C'est ça que j'essaie de voir, là, qu'est-ce que vous entendez par « traité »?

M. PATRICE SAVOIE :

485

O.K. Si le sol était un critère plus haut que C et puis que le critère baisse une fois la décontamination faite à C, B ou A, à ce moment-là ils peuvent être mélangés et puis réutilisés.

LE PRÉSIDENT :

490

Et à quel endroit dans la région on peut faire en sorte de décontaminer un sol qui dépasse un critère de C plus? De quelle façon on la fait, cette décontamination?

M. PATRICE SAVOIE :

495

Je crois que ça pourrait être fait in situ, peut-être en monticule près de la route. Si monsieur Grégoire a quelque chose à rajouter là-dessus, je pourrais le laisser aller à ce niveau-là.

LE PRÉSIDENT :

500

Oui, Monsieur Grégoire, avez-vous quelque chose à...

M. YVES GRÉGOIRE :

505

Monsieur le Président, actuellement en région, il n'y a pas de lieu de traitement de sols contaminés contenant des métaux, présentement. C'est seulement des lieux de traitement de sols contaminés contenant des hydrocarbures pétroliers. Et, actuellement, les méthodes pour le traitement des sols contaminés avec des métaux, les méthodes sont rares et dispendieuses.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

510

Je peux peut-être revenir avec monsieur Coutu. Au niveau du 30 000 mètres cubes, de quelle façon ça a été déterminé, ce volume?

M. YVES COUTU :

515

Alors, pour le degré de précision que vous me demandez, je vais laisser le soin à Jocelyn, mon collègue, de vous expliquer comment on a fait le calcul au niveau du 30 000 mètres cubes.

M. JOCELYN CLOUTIER :

520

Bonjour tout le monde! Bonjour, Monsieur le Président! Donc, pour répondre à votre question, plusieurs sondages et plusieurs analyses ont été faits tout au long du tracé proposé, et en fonction des contaminations trouvées, les volumes ont été escomptés en fonction du sol qu'on allait retirer. Il faut souligner que la majorité de la contamination, elle est de surface, dans les premières couches de sol, souvent limitée à la terre végétale.

525

Donc, les sols touchés avec les différentes zones identifiées tout au long du tracé, avec les différentes fouilles et sondages nous ont permis de déterminer les zones en question et déterminer les volumes de cette façon. Au niveau précis, au niveau du calcul, c'est la méthode moyenne des aires qui a été employée pour calculer les volumes.

530

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

535

Donc, dans le fond, ce que je comprends, c'est que vous avez regardé les profondeurs de contamination avec des sections types, si on veut, fait le calcul de sol sur la longueur du tracé, et c'est toute cette quantité-là que vous allez finalement retirer.

540

Dites-moi, dans les profils, hier, qu'on a vus au niveau de la route de contournement, bien sûr il y a des remblais, déblais, est-ce que le fait d'enlever ces sols-là, est-ce qu'il va y avoir un manque à gagner? Comment est-ce que ça va se faire au niveau du bilan des remblais, déblais si on inclut les sols nécessaires aux travaux, ceux enlevés et aussi les sols contaminés qu'on devra enlever aussi?

M. JOCELYN CLOUTIER :

545

La quantité de sols contaminés à sortir du site n'influence pas le balancement des remblais, déblais. On est présentement en excédant de déblai.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

550

Donc, ce que je comprends, donc en enlevant les sols contaminés, le bilan va être nul, c'est que les remblais vont combler les déblais, et inversement, en enlevant les sols contaminés, c'est ça?

555

M. JOCELYN CLOUTIER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

560

Est-ce que le MTQ a envisagé la possibilité de traiter sur place, justement, ces sols contaminés, ou ailleurs, en tout cas, dans un coin – peut-être chez Xstrata – puis faire en sorte de les réutiliser sous la surface de la future route?

565

M. JOCELYN CLOUTIER :

Il y a plusieurs professionnels qui peuvent répondre à votre question. Là, je vais commencer par l'aspect routier. Bon, il y a l'aspect contamination aux métaux qui est difficile à traiter et très coûteux. Donc, c'est plus économique de pouvoir prendre ces sols et de les acheminer dans un site autorisé. Ça serait excessivement coûteux d'importer une technologie pour traiter ces sols contaminés aux métaux sur place. C'est pour ça que la méthode de disposition a été retenue.

570

LE PRÉSIDENT :

575

Parfait. Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

580

La question tantôt de monsieur qui, bon, parlait un peu du principe pollueurs-payeurs – c'est comme ça, je pense, que je voyais votre question – dans vos discussions avec Xstrata, est-ce que c'est des choses qui sont envisagées, qui sont discutées? Parce qu'aussi, en même temps, vous allez devoir acquérir des terrains. Comment vous voyez, dans vos discussions, ces questions-là de la source de pollution versus les coûts à défrayer pour la disposition de ces sols-là?

585

M. YVES COUTU :

590

Comme on l'a dit tantôt, nous sommes présentement en discussion avec la Direction régionale, en passant, du ministère de l'Environnement, pour préciser ce qu'on a indiqué tantôt. Alors, localement, nous sommes en discussion avec eux, et également avec la compagnie Xstrata.

Évidemment, pour nous, c'est une opportunité de disposer de ces sols-là dans des parcs à résidus miniers à proximité. Alors, vous comprendrez qu'à ce moment-là, l'estimé qui est présentement... qu'on a parlé tantôt, de 2 M quelque, pourrait être réduit passablement et être limité uniquement au transport local, pour la disposition de ces matériaux-là.

Alors, on n'aurait pas à ce moment-là de coûts de traitement, parce qu'ils seront tout simplement versés dans les parcs à résidus miniers, et ce serait uniquement des coûts associés au transport local de ces matériaux-là, du chantier vers le parc à résidus miniers.

Alors, quand on parle de pollueurs-payeurs, pour nous, c'est une façon, si on peut dire, que le pollueur paye, si vous voulez. Parce qu'encore là, on présume que c'est une contamination au niveau de l'atmosphère. Alors, comme j'ai indiqué tantôt, on n'a pas investigué plus que ça, là. Alors, pour nous, on avait une opportunité, puis l'opportunité qui est sur la table c'est d'en disposer localement à peu de frais. Alors, je pense que collectivement c'est la solution la plus optimale.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et ça, cette solution-là, jusqu'à quel point elle est – comment je dirais – elle est finale? Est-ce que vos discussions sont au début, sont à mi-chemin? Vous en êtes où exactement?

M. YVES COUTU :

Moi, je peux vous dire que le niveau de discussion est passablement avancé. Ce n'est pas encore finalisé, mais tout laisse croire qu'on se dirige vers cette solution-là.

LE PRÉSIDENT :

Votre autre question?

M. DANIK LAPORTE :

Merci. Bien, vous comprendrez qu'en fait, l'idée derrière ça c'est de voir s'il n'y a pas possibilité de surcoût associé aux sols contaminés, donc je vais poursuivre un peu, je dirais, dans le même sens.

Est-ce que dans, je dirais, le coût des expropriations et l'appropriation de l'empiètement de la chaussée, est-ce que, en fait, est-ce que la voie, lorsqu'elle passe dans des concessions minières, est-ce qu'il y a des dédommagements à faire aux propriétaires ou locataires de ces concessions minières là?

LE PRÉSIDENT :

635 Parfait. Je vais aller voir peut-être madame Delahaye, dans un premier temps, pour qu'elle nous explique un peu toute la question de baux miniers ou de concessions minières et, en même temps, réponde à la question de monsieur.

Mme NANCY DELAHAYE :

640 Oui. Dans le fond, je ne suis pas spécialiste au niveau des titres miniers, mais ce que j'en connais, c'est que dans la partie nord, dans le fond – c'est pour ça que j'avais fait la rectification au niveau de la tenure des terres – c'est que ce sont des concessions minières, mais ce sont des terres du domaine public. Ce qui fait qu'elles appartiennent à l'État. Ce qui fait qu'il n'y a pas de...
645 c'est sûr qu'il faut, dans le fond pour faire bien les choses, il faut consulter au niveau du propriétaire de la concession pour l'aviser, mais il y a pas de dédommagement à faire. Au niveau des titres miniers, c'est vraiment le fond du terrain qui appartient à quelqu'un, là, dans un but d'exploitation minière.

LE PRÉSIDENT :

650 Donc, à l'heure actuelle, le terrain appartient à la province, finalement, si je comprends bien.

Mme NANCY DELAHAYE :

655 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

660 Donc, le ministère, le MTQ n'a pas de compensation à vous donner pour... bien c'est-à-dire, il va sûrement, s'il acquiert une partie de terrain qui appartient à la province, donc il va défrayer une partie des coûts, j'imagine?

Mme NANCY DELAHAYE :

665 Bien, dans le fond, ce qui est fait, c'est un transfert d'autorité. Parce que ça demeure quand même l'État.

LE PRÉSIDENT :

670 Oui.

Mme NANCY DELAHAYE :

675 Ça fait que c'est un transfert d'autorité qui est fait du MRN vers le MTQ.

LE PRÉSIDENT :

680 Et, finalement, il y a pas de coût qui est associé au prospecteur minier?

Mme NANCY DELAHAYE :

Non.

685 **LE PRÉSIDENT :**

Excellent. Merci. Merci beaucoup, Monsieur Laporte. Maintenant, Monsieur Lapointe s'il vous plaît.

690 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

695 Bonjour, Monsieur Lapointe.

M. PIERRE LAPOINTE :

700 Ce que j'aimerais savoir dans un premier temps, c'est dans le tracé qui est prévu actuellement. Hier, on parlait de voie de dépassement ou, en tout cas, des endroits où il y aurait trois voies, des endroits où il y aurait quatre voies. J'aimerais, moi, si possible, qu'on voie sur la carte à quel endroit se situent ces voies-là s'il vous plaît.

705 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Coutu?

M. YVES COUTU :

710 Alors, espérons que la technologie nous sera plus fidèle qu'hier.

LE PRÉSIDENT :

715 Elle est pas pire, là. Ça a l'air de bien aller.

M. YVES COUTU :

720 Alors, pour cette question-là, je vais laisser le soin à monsieur Jocelyn Cloutier, de Genivar, de vous préciser les zones en question.

LE PRÉSIDENT :

725 Parfait.

M. YVES COUTU :

Alors, on a passé de monsieur Cloutier à monsieur Fournier.

730 **M. BERNARD FOURNIER :**

Alors, Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, les panneaux, c'est des extraits découpés des panneaux qui sont affichés à l'arrière de la salle et on débute le projet au chaînage 00, à l'endroit du carrefour giratoire dans le secteur de la rue des Lilas.

735 Donc, vous voyez ici le trait jaune, ici, où est-ce qu'on indique une voie dans chaque direction. Ça, c'est valide jusqu'à un peu avant d'arriver au croisement du chemin du Golf, qui se trouve ici, près du parc résidus, où là on a une voie vers l'ouest, donc une voie vers l'ouest et deux voies vers l'est. Et après ça, dans le secteur de fortes pentes qui caractérise la traversée du chemin du Golf, on a deux voies dans chaque direction. Donc, pour un total de quatre voies. Et 740 après ça, avant le second croisement du chemin du Golf, on retourne de deux voies... là, on a deux voies vers le nord et une voie vers le sud.

745 Donc, ça, ici, si on récapitule pour cette section-là, on a deux voies dans la première portion, trois voies, quatre voies et trois voies.

LE PRÉSIDENT :

750 Monsieur Fournier, c'est beau. Est-ce que vous pourriez indiquer, peut-être, le chaînage? Ça va être beaucoup plus facile, surtout dans les transcriptions. Parce que nous, quand on va relire dans une semaine ou dans deux, ça va être plus facile pour nous de bien saisir et également pour les participants qui auront à lire les verbatim.

755 **M. BERNARD FOURNIER :**

Parfait. Donc, si je récapitule, on est au chaînage 00 évidemment en débutant le projet. Jusque dans le secteur du chaînage...

LE PRÉSIDENT :

760

C'est vrai que c'est petit sur l'écran.

M. BERNARD FOURNIER :

765

C'est petit sur l'écran, il faut que je le regarde ici sur la carte. Jusque dans le secteur du chaînage, environ, de 2+00. Est-ce que c'est bien ça? Non, c'est un petit peu avant. De 1+500, pardon, 1+500. Donc, 1+500, là, on transite vers une section aménagée à trois voies. Le croisement du chemin du Golf est au chaînage 2+500. 2+500 ici. Cette section-là est aménagée à quatre voies ici. Et après coup, on se dirige vers le chaînage, environ du chaînage 3+00 pour retourner à un aménagement à trois voies.

770

LE PRÉSIDENT :

O.K., oui.

775

M. BERNARD FOURNIER :

Donc, après avoir franchi le croisement du chemin du Golf, donc au chaînage, environ 3+500, on redevient un aménagement à deux voies; une voie dans chaque direction. Donc, une voie dans chaque direction, toujours sur la section, et on descend plus au sud. Est-ce qu'on peut aller à l'acétate suivant? Oui, voilà. Là, on arrive près du secteur du raccordement de la rue Perreault. Donc, un peu au sud du raccordement de la rue Perreault, dans le secteur du chaînage 5+000. Donc, un peu au sud de ça, on a une voie qui se poursuit jusqu'au chaînage près du quartier de la montée du Sourire, qui se veut le chaînage, environ, 6+00 où on a deux voies vers le nord et une voie vers le sud. Donc, une section aménagée à trois voies. Et on termine, après coup, dans le secteur du croisement de l'avenue Ste-Bernadette, une voie dans chacune des directions, pour un total de deux voies.

780

785

LE PRÉSIDENT :

790

Parfait. Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

795

Peut-être juste des précisions. La section à quatre voies, est-ce qu'il y a un mur central, est-ce qu'il y a une séparation entre les quatre voies?

M. JOCELYN CLOUTIER :

800

Dans le projet retenu, il n'y a pas de mur central.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est quatre voies contigües?

805

M. JOCELYN CLOUTIER :

C'est juste.

810

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parfait. Maintenant, au niveau des carrefours giratoires, expliquez-nous. Bon, il y a le carrefour au chaînage 00, donc à l'intersection de la 101, c'est un carrefour double. Tandis que celui à la 117, c'est un carrefour simple. Expliquez-nous pourquoi vous faites un choix d'un double et d'un simple, s'il vous plaît.

815

M. JOCELYN CLOUTIER :

C'est en fonction des débits de circulation qui sont à chacun des carrefours, des débits anticipés et des débits relevés. Dans le coin du boulevard Saguenay, les débits sont plus importants et ça nécessite un carrefour double dans ce secteur-là. Dans le secteur de la route 117 existante, donc dans le raccord sud, les débits sont d'un ordre qui font en sorte qu'un carrefour simple est suffisant.

820

825

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est suffisant. Est-ce qu'à ce moment-là, du côté, sur la 117 en allant vers l'ouest, c'est quand même une chaussée à deux voies par direction, si je me trompe pas?

830

M. JOCELYN CLOUTIER :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

835

Est-ce qu'à ce moment-là la connexion, comment je dirais, l'agencement avec la transition qui va se faire avec le carrefour giratoire à une voie, comment ça se fait, est-ce que c'est compatible?

840

M. JOCELYN CLOUTIER :

C'est des mesures compatibles. Il va y avoir une préparation d'une perte de voie quand on est en approche du giratoire, et la naissance d'une voie quand on est en sortie du giratoire, et les normes du ministère font en sorte que de façon sécuritaire, on peut, avec marquage et signalisation, ajouter des voies et en enlever comme ça.

845

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

850 Est-ce qu'il pourrait arriver qu'à ce carrefour-là, au carrefour simple, que dans le futur on ait besoin d'un carrefour double? Qu'est-ce qui se passe à ce moment-là? Est-ce que c'est possible qu'il y ait une augmentation des débits suffisante qui ferait en sorte qu'on ait besoin d'une deuxième voie? Est-ce qu'à ce moment-là le carrefour grossit ou si c'est le centre qui se réduit? Comment ça fonctionne à ce moment-là?

855 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Présentement, en fonction des débits de circulation, je dirais que votre question elle est très, très hypothétique. On est vraiment loin d'avoir besoin d'un carrefour double.

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

Ce serait quoi les débits pour avoir une deuxième voie?

865 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Bien, on parle du boulevard Saguenay. On parlerait de 14 000 véhicules/ jour, dans cet ordre-là et on est loin de ça.

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

Donc, c'est ça. C'est le 14 000 de la 101 qui serait vraiment le seuil pour agrandir le carrefour.

875 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Il y a les débits de circulation et les manœuvres, également, dans les différentes directions, mais on est loin de ça. On est à plus de la moitié de ces quantités-là.

880 Et pour votre sous-question au niveau de : est-ce possible de le corriger à un double? Le giratoire lui-même va devoir, si ce cas-là arrivait, va devoir subir des modifications importantes. L'anneau extérieur n'est pas conçu pour accommoder un giratoire double. Ceci étant dit, ça va être principalement au giratoire lui-même que ces modifications-là vont être apportées et aux approches de chaque côté.

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

Donc, en fait, ce que vous dites, si jamais dans un futur éloigné il y avait besoin d'une deuxième voie, ce n'est pas nécessairement un carrefour... en fait, le carrefour pourrait rester à 35 mètres, mais le réaménagement se ferait à l'intérieur du 35 mètres.

890

M. JOCELYN CLOUTIER :

Il faudrait modifier le carrefour lui-même. Le 35 mètres, il faudrait le corriger.

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

Question de précision. Le carrefour simple, actuellement, il a 35 mètres de diamètre? Parce que le carrefour double, il a 32. Donc, juste pour être certain qu'on s'entend sur les diamètres.

900

M. JOCELYN CLOUTIER :

Donc, au niveau du double, on parle plutôt de 27 mètres de rayon.

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

Ah, de rayon, O.K. Parce que dans l'étude d'impact, on parlait de 32, c'est pour ça qu'on... juste pour précision, là.

910 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Donc, 27 mètres de rayon, donc 54 mètres de diamètre. Et maintenant au niveau du simple, on parle d'un rayon de 25.

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

25, O.K. Maintenant, est-ce qu'au niveau de la conception de ces carrefours-là c'est avancé? Parce que dans l'étude on parlait de... c'était en avant-projet, on discutait de la géométrie, est-ce que c'est finalisé les carrefours?

920

M. JOCELYN CLOUTIER :

On a fait des bonifications géométriques, mais c'est encore en travail et, aussi, également, il y a des décisions qui vont venir influencer ces carrefours, précisément au niveau de la 101 plus particulièrement. Le projet n'est pas encore approuvé, donc n'est pas finalisé. Mais on a fait des simulations additionnelles pour s'assurer que tout fonctionne, oui.

925

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

930 Comme dans les documents on a des carrefours à 32 et 35 mètres de diamètre, est-ce
que vous pouvez nous fournir, peut-être, les schémas des deux carrefours, où vous en êtes
actuellement dans la géométrie, si c'est possible de le faire? Monsieur Coutu?

LE PRÉSIDENT :

935 Un instant, s'il vous plaît. Oui, Monsieur?

M. PIERRE MONFETTE :

940 À titre d'information, la Ville de Rouyn-Noranda a demandé une quatrième branche au
carrefour de la 117 pour éventuellement avoir une voie d'accès à son parc industriel. Donc, on a
discuté avec le ministère des Transports de cette opportunité-là.

LE PRÉSIDENT :

945 O.K., parce que ce qui est prévu à l'heure actuelle, au départ, c'est seulement que trois
branches?

M. PIERRE MONFETTE :

950 Exact.

LE PRÉSIDENT :

955 Donc, il y avait rien pour se diriger vers votre parc industriel Granada, c'est ça?

M. PIERRE MONFETTE :

960 Secteur Granada, oui.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, vous avez demandé ça. Qu'est-ce que le ministère vous a répondu à cet effet?

965 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. Je pense que les discussions ont été très positives. Donc, on est en voie de
s'entendre sur un processus pour pouvoir avoir un accès.

970 **LE PRÉSIDENT :**

Pendant que monsieur Cloutier cherche, au niveau d'un carrefour giratoire simple, quelle est la quantité maximale journalière de voitures qui peuvent y circuler sans qu'on soit obligé d'augmenter la capacité d'un tel carrefour giratoire?

975

M. JOCELYN CLOUTIER :

Pardon. Je vais vous donner un premier élément de réponse, et monsieur Ermatinger viendra compléter. Il y a une notion de débit, mais il y a également une notion de véhicules lourds. Et dans la région, ici, le pourcentage de véhicules lourds est quand même élevé. Il faut le souligner. D'ailleurs, sur la voie de contournement, on parle de 20% de véhicules lourds. Donc, ce n'est pas seulement le débit auquel il faut penser.

980

LE PRÉSIDENT :

985

Oui, mais ça ne me dit pas combien de véhicules, là. Ah, c'est vous qui allez donner la réponse?

M. VINCENT ERMATINGER :

990

Oui. Monsieur le Président, Vincent Ermatinger.

LE PRÉSIDENT :

995

D'accord, je vous écoute.

M. VINCENT ERMATINGER :

1000

En fait, il n'y a pas de réponse.

LE PRÉSIDENT :

1005

Ce n'est pas vrai, c'est faux. C'est faux, parce que si je regarde, il y a un document qui a été produit par le ministère des Transport, et je sais parce que je l'ai acheté lors de ma dernière commission qui était à Waterville pour un carrefour giratoire, et effectivement, dans le document en question, il y a une quantité maximale journalière de véhicules qui peuvent y circuler. C'est pour ça que je vous dis que c'est faux. Je m'excuse de vous avoir dit ça, mais...

M. VINCENT ERMATINGER :

1010

En fait, ça dépend de la combinaison des mouvements, savoir si les mouvements virent tous à droite, vont tout droit ou virent à gauche. Et, en fait, c'est la combinaison de toutes les approches du giratoire et des mouvements qui sont potentiellement en conflit qui vont donner la

1015 capacité du giratoire. Donc, ça dépend du nombre de voies à l'entrée, par branche, du nombre de
voies de circulation sur l'anneau, et de la répartition des mouvements tournant aux différentes
approches.

1020 Donc, il n'y a pas une réponse pour vous dire qu'un giratoire simple peut gérer 20 000 ou
25 000 véhicules/jour. Si très peu de ces véhicules sont en conflit, ils pourront en gérer beaucoup
plus.

1025 Donc, il n'y a pas un chiffre d'or qui vous dit : le giratoire simple c'est 20 000 entrées, le
giratoire double c'est 50 000 entrées. C'est un petit peu plus complexe que ça. Et, en fait, le
giratoire, chaque cas est unique et c'est pour ça que je ne peux pas vous donner un chiffre limite
en tant que tel.

1030 Et après, l'autre chose qui est importante à savoir, il y a deux points, Jocelyn l'a dit, c'est le
trafic des poids lourds. Avec des poids lourds de grande taille, ici, à Rouyn-Noranda, donc on veut
s'assurer que les poids lourds puissent faire toutes les manœuvres sans jamais empiéter sur les
bordures. Donc, pour votre information, dans le schéma du giratoire, on a le cercle, le petit cercle
au centre, qui est en fait la partie centrale, souvent, avec de l'aménagement paysager, et le
deuxième cercle gris, qui est normalement une bande qu'on appelle « semi-franchissable », qui est
un pavage, souvent en biseau, qui permet aux véhicules de grands gabarits, véhicules
conventionnels d'empiéter à faible vitesse sur ces aménagements-là.

1035 Dans le cas de Rouyn, on est parti sur un design où il n'y a pas d'empiètement, pour
s'assurer qu'on assure la fluidité et le confort de tout type de véhicule. Donc, c'est pour ça qu'on a
des giratoires qui sont plus grands. Voilà.

1040 **LE PRÉSIDENT :**

Ça ne sera pas long, on va revenir à vous, Monsieur Lapointe.

1045 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais juste pour bien... parce que là, il y a des choses, il y a des informations qui sont
arrivées, là, monsieur qui vient de nous expliquer qu'il y a une quatrième entrée ou sortie qui
viendrait se brancher sur ce carrefour giratoire là, qu'est-ce que ça change maintenant? Parce que
là, est-ce que ça va être le même carrefour? Comment ça va se faire la connexion? Ils vont passer
1050 où ces véhicules-là? C'est un nouveau projet, là, en fait.

M. JOCELYN CLOUTIER :

1055 En fait, il y a une demande de la Ville d'ajouter une branche, une branche au sud du
carrefour que vous voyez à l'écran, effectivement. Donc, on est en train d'évaluer cette possibilité-
là en fonction du giratoire présenté, en fonction des dimensions qu'il a, si c'est possible d'ajouter

cette branche-là, sans avoir à changer la conception des autres branches et le positionnement du giratoire, et autres éléments.

1060 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais la voie qui va venir se brancher, elle va passer où?

1065 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Est-ce que je peux vous le pointer directement à l'écran?

1070 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui, s'il vous plaît.

M. JOCELYN CLOUTIER :

Ici.

1075

LE PRÉSIDENT :

En plein centre puis elle va se diriger vers le sud. Puis après ça, est-ce qu'elle bifurque?

1080 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Elle bifurque vers le sud, disons ici, vers le haut.

1085 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Ça peut représenter combien de mètres à partir du giratoire avant qu'elle bifurque?

M. JOCELYN CLOUTIER :

1090 Présentement, sur les informations que j'ai vues, on parle d'un ordre de grandeur de 150 à 200 mètres. C'est un ordre de grandeur.

LE PRÉSIDENT :

1095 Parfait. Maintenant, étant donné que c'est une branche supplémentaire, est-ce que les coûts sont absorbés par la Ville ou par le ministère des Transports, à ce moment-là?

M. YVES COUTU :

1100 Alors, vous comprendrez que ce concept-là ne date pas de plusieurs années. Alors, c'est, je vous dirais, depuis les derniers mois que c'est en discussion avec la Ville. Nous ne sommes même pas rendus au partage des coûts.

1105 Évidemment, la connexion de cette artère-là, sera une artère qui relève de la Ville de Rouyn-Noranda. Alors, je ne veux pas faire la négociation ici, sauf que logiquement, elle devrait relever de la Ville.

LE PRÉSIDENT :

1110 Est-ce que le fait de faire une nouvelle branche, une nouvelle branche qui va se greffer au carrefour giratoire avec un nouveau chemin, est-ce que ça va enlever une partie des véhicules lourds qui pourraient continuer, à l'heure actuelle, si on avait seulement que trois branches, qui continueraient sur la rue Larivière? Quel impact ça peut avoir sur le trafic global de camions? Comment ça va se répartir, la nouvelle donne, finalement?

1115

M. YVES COUTU :

 Ce qu'on va faire, on va ressortir la carte au niveau du transport lourd, qu'on avait hier soir, pour vous indiquer quel sera l'impact, effectivement, au niveau du transport lourd.

1120

 O.K. Alors, on se souvient, hier, qu'on avait le trafic de transit au niveau du transport lourd qui était autorisé sur cette artère-là ici.

LE PRÉSIDENT :

1125

 Pourriez-vous nommer l'artère, encore une fois, parce qu'ici, dans les transcriptions, ça ne dit pas grand-chose.

M. YVES COUTU :

1130

 Oui, effectivement, excusez-moi. Alors, ici, on a la partie du boulevard Témiscaminque, boulevard Québec, boulevard Industriel et avenue Larivière. Le carrefour giratoire dont on parle est localisé ici. La quatrième branche partirait vers le sud et en direction ouest. Alors, c'est une branche qui viendrait raccorder le coin du boulevard Industriel en allant vers le carrefour giratoire ici. Alors, ce qui permettrait à ce moment-là d'éviter que le transport lourd continue sur l'avenue Larivière et vire sur le boulevard Industriel. Alors, on évite tout le transport lourd sur ce tronçon-là, ici, boulevard Industriel et avenue Larivière.

1135

1140 Et ce qui était aussi les problématiques associées particulièrement au niveau du carrefour, ici, avenue Larivière et boulevard Industriel, alors ça évite l'angle aigue qu'on a au niveau du carrefour puis les problématiques de sécurité et de fluidité.

LE PRÉSIDENT :

1145 Donc, c'est un tout nouveau projet en soi, finalement, jusqu'à un certain point.

M. YVES COUTU :

1150 Oui, effectivement, jusqu'à un certain point, parce que ce projet-là était quand même – ça, je laisserais plutôt le soin à la Ville de le dire, mais c'est un projet qui est dans les cartons de la Ville, si je peux dire, depuis quand même quelques années. Sauf qu'avant qu'elle puisse aller de l'avant, il fallait qu'elle s'assure, effectivement, de la localisation future de la voie de contournement.

1155 Alors, une fois que le tracé de la voie de contournement sera fixé, là, à ce moment-là, ça leur permet de mettre en place ce qu'ils avaient prévu à long terme.

LE PRÉSIDENT :

1160 Monsieur Monfette, quel est l'objectif de la Ville d'avoir un nouveau tracé qui, au lieu de continuer sur la rue Larivière et prendre le boulevard de l'Université jusqu'à l'intersection avec le boulevard Industriel, qu'est-ce qui vous a incité, la Ville, à penser à cette nouvelle alternative finalement?

1165 **M. PIERRE MONFETTE :**

1170 Il y a des objectifs à deux niveaux : le premier niveau, c'est sûr, c'est de viabiliser à court terme des terrains en ouvrant une voie de pénétration vers le sud. Chaque côté de la voie, vous avez des terrains qui ont des potentiels de développement, alors nous, on souhaite qu'ils soient viabilisés rapidement pour les mettre en valeur. Ça, c'est à court terme.

LE PRÉSIDENT :

1175 Et c'est des terrains classés industriels à ce moment-là?

M. PIERRE MONFETTE :

Commercial.

1180 **LE PRÉSIDENT :**

Commercial?

M. PIERRE MONFETTE :

1185 Oui. C'est du privé, mais pour nous, c'est quand même des terrains qui sont déjà demandés. On sent une pression qui augmente.

1190 Le deuxième volet, c'est sûr qu'il est à beaucoup plus long terme. Parce que c'est sûr que c'est un investissement majeur qu'on demande à la Ville, de pénétrer vers notre parc industriel que nous sommes à développer. Nous sommes encore en processus d'expropriation pour des secteurs, mais nous avons 10 terrains actuellement de développés dans le secteur Granada, donc là où les routes se joindraient.

1195 Et je laisserais mon confrère Robert argumenter dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci.

M. ROBERT DESCHÊNES :

1200 Alors, comme monsieur Monfette vient de le dire, sur le boulevard Industriel et Université c'est un des parcs industriels du secteur Granada qui est ouvert dans les années 85, environ. Il est complet. Donc, on parle de 60 entreprises, de petites et moyennes entreprises, et c'est surtout des entreprises de service.

1205 Quand on a décidé, la Ville, d'agrandir un de nos parcs industriels, parce qu'on en a plusieurs parcs et zones industrielles dû aux fusions, et ce secteur-là a été choisi par les intervenants locaux, le milieu des affaires et la Ville de Rouyn-Noranda. Donc, on a décidé d'agrandir au sud du boulevard Industriel. Donc, maintenant, on a neuf terrains de viabilisés, prêts à vendre. Ça, ça s'appelle la rue Jacques-Bibeau, que vous ne verrez peut-être pas sur les cartes, parce qu'elle a été ouverte officiellement l'année dernière.

1215 Alors, ça, on parle d'environ 21 millions de pieds carrés additionnels de terrains que la Ville désire acquérir à des fins industrielles. Donc, pour les 20, 30 prochaines années, dépendamment évidemment de la croissance et du développement industriel, toutes les activités industrielles devraient se relocaliser, soit se relocaliser ou se localiser, effectivement, à l'intérieur de ce parc.

1220 Donc, pour assurer, effectivement, une accessibilité rapide à la 117 et à la future voie de contournement, bien, il était effectivement prévu d'avoir la bretelle d'accès industriel, qu'on appelle, que monsieur Coutu a fait référence. Et évidemment, ça, c'est beaucoup d'argent. Alors, ça va être réalisé en plusieurs étapes, évidemment, dépendamment de la vitesse du développement industriel. Mais le but, dans la nouvelle planification du Plan d'urbanisme pour les 10, 15 ou 20 prochaines années, il va être inscrit comme étant un projet important pour la Municipalité en termes d'infrastructure routière.

1225

Là, il faut s'entendre que c'est une rue. On ne parle pas d'une voie de contournement comme le ministère, donc ça serait probablement une emprise de 25 mètres avec une chaussée de 15 à 20 mètres, avec les services courants : aqueduc, égout, bordure et compagnie.

1230 À l'intérieur de l'emprise, il va y avoir aussi notre tracé VHR, notre tour de ville qu'on veut compléter. Alors, on va maintenir notre tour de ville par ce secteur-là en empruntant la même emprise de la bretelle d'accès industriel – motoneiges qui passent déjà dans le secteur, d'ailleurs.

LE PRÉSIDENT :

1235 Merci. Monsieur Monfette, est-ce qu'au niveau du plan triennal d'immobilisation, il y a des sommes qui sont déjà retenues pour cette future rue?

M. PIERRE MONFETTE :

1240 Non. Pas pour le tracé complet.

LE PRÉSIDENT :

1245 Pas pour l'instant.

M. PIERRE MONFETTE :

1250 Non.

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce qu'il y en a une petite partie au moins pour débiter le raccordement?

1255 **M. PIERRE MONFETTE :**

Oui. Pour payer la part qu'on pourrait payer? Oui, on va trouver les argents nécessaires.

LE PRÉSIDENT :

1260 Oui, Monsieur Coutu, je pense que ça vous a fait sursauter et rire en même temps d'entendre qu'ils « pourraient » payer.

M. YVES COUTU :

1265 Pas nécessairement ce qu'il vient de dire, sauf que j'aimerais juste ajouter à tantôt, pour répondre de façon plus exacte à la question, la partie qui va être payée par la Ville ou nous. Ce qui est prévu pour l'instant, ou plutôt il n'est pas prévu de construire la quatrième branche, mais la conception va être prévue en fonction de.

1270

Alors, c'est pour ça que tantôt la question était plus hypothétique en termes de coût, parce qu'on était loin d'être rendu au niveau des coûts avec la Ville, mais ce que j'aimerais juste préciser c'est que ça ne fait pas partie du projet au niveau des travaux de construction de cette branche-là, mais la conception va être prévue en fonction de : un jour peut-être.

1275

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Coutu.

1280

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Au niveau des servitudes de non-accès, comment ça se passe au niveau du carrefour giratoire? Est-ce qu'il y a des sections, des approches qui sont non-accès? Parce que par exemple, s'il y avait une future rue, est-ce qu'il y aurait une zone, un secteur qui serait, disons, où il n'y aurait aucun accès pour du futur développement?

1285

M. YVES COUTU :

Alors, je vais laisser le soin à mon collègue Jocelyn de donner suite.

1290

M. JOCELYN CLOUTIER :

Il y aurait un non-accès jusqu'au retour à la section courante de la rue en question.

1295

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et ça peut correspondre à quelle distance, environ? 100 mètres, 150 mètres? Hier, on parlait de ça, je pense.

1300

M. JOCELYN CLOUTIER :

Bon, la question de la 101 est particulière, parce qu'on parle d'une route à 90 kilomètres/heure avec des mesures d'atténuation qui sont plus longues, donc je vous parlais hier de 150 mètres. Dans ce cas-ci, ça va être un petit peu plus court que ça. Ça pourrait être dans l'ordre de dans le 50 à 100 mètres.

1305

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis pour ce qui est de la 117 du côté est, est-ce que c'est la même chose? Est-ce qu'il y a une distance aussi à l'approche du carrefour giratoire qui est conservée, en fait, qui est non-accès?

1310

M. JOCELYN CLOUTIER :

Oui.

1315

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et ça correspond à quoi à ce moment-là?

1320

M. JOCELYN CLOUTIER :

Je vais vous donner le chiffre exact. On parle de 120 mètres.

1325

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

120 mètres. Donc, dans le fond, le bureau touristique a toujours son accès sans problème sur la 117. Donc, c'est après le bureau touristique, c'est ça? O.K., merci.

1330

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lapointe, on va vous écouter pour votre première question. On a fait un long détour pour arriver à votre question.

1335

M. PIERRE LAPOINTE :

Honnêtement, je ne m'attendais pas, en posant cette question-là, que ça prendrait cette tangente-là.

1340

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est bien.

1345

M. PIERRE LAPOINTE :

C'est quand même très intéressant d'apprendre les projets futurs, entre autres de la Ville. À ce niveau-là, moi, personnellement, je trouve ça très intéressant. En fait, le but de ma première question était de m'assurer que j'avais bien compris qu'il y avait une voie de dépassement qui longeait le quartier montée du Sourire. Je voulais en être certain.

1350

Ma préoccupation à moi, à ce moment ici, en ayant une voie de dépassement à cet endroit-là, dans un endroit qui a une pente, on m'a répondu hier, de 2 %, ce qui m'inquiète, moi, c'est l'impact qu'il y aura sur le bruit. Parce qu'on sait très bien que dans une voie de dépassement, malgré tout ce qu'on voudrait en faire, l'être humain étant ce qu'il est, dès qu'on arrive dans une voie de dépassement, on a tendance à accélérer, donc, pour dépasser. Et à ce moment-là, nécessairement, on engendre plus de bruit.

1355

Je me demandais s'il y avait, quand on a fait les simulations sonores sur la voie, si on tenait compte de cette augmentation-là, sonore, sur le nombre de décibels final.

1360 **LE PRÉSIDENT :**

On va aller voir du côté de monsieur Coutu. Je présume que c'est madame Gamache qui va répondre?

1365 **M. YVES COUTU :**

Exactement. Alors, j'inviterais madame Gamache à venir donner suite à la question, Monsieur le Président.

1370 **Mme LINE GAMACHE :**

1375 Dans l'étude d'impact, ce qui a été considéré, effectivement, c'est... bon. Il y a eu les zones où on peut avoir des arrêts-départs, où il y a des ralentissements dus au carrefour giratoire, mais il y a des secteurs où il y a des voies de dépassement. Normalement, si plutôt qu'avoir deux voie, on en a trois ou quatre, bien effectivement, ces voies-là sont simulées et il y a des véhicules qui sont affectés sur les voies avec des vitesses... Mais normalement, on met la vitesse affichée, par contre. C'est que si un véhicule, plutôt que de rouler à 90 roule à 100, mais quand même, c'est quelques véhicules qui le font sur l'ensemble, alors ça affecte peu le niveau total qui est calculé.

1380 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans le cas présent, les simulations ont été effectuées à partir de la vitesse affichée, soit 90 kilomètres/heure, c'est ça que je comprends?

1385 **Mme LINE GAMACHE :**

Oui.

1390 **LE PRÉSIDENT :**

Et on n'a pas tenu compte, finalement, du nombre... bien enfin, du nombre de véhicules, des véhicules qui pourraient effectivement outrepasser la vitesse affichée de 90 kilomètres/heure et aller à une vitesse supérieure. Donc, ça n'a pas été tenu compte?

1395 **Mme LINE GAMACHE :**

Non.

1400 **LE PRÉSIDENT :**

Puis je comprends aussi que dans vos simulations, vous vous en tenez toujours à une vitesse affichée de 90 kilomètres/heure. Maintenant, si on regarde la géométrie de la route, Monsieur Coutu, je présume que la route n'est pas construite avec une géométrie pour une vitesse de 90 kilomètres/heure, mais bien pour une vitesse supérieure. Est-ce exact?

1405

M. YVES COUTU :

Généralement, c'est que la vitesse, c'est-à-dire que la route est construite pour une vitesse affichée de 90 kilomètres/heure.

1410

LE PRÉSIDENT :

Et si vous arrivez dans des courbes, la géométrie est toujours en fonction d'une vitesse affichée de 90 kilomètres/heure?

1415

M. YVES COUTU :

Je vais laisser le soin à Jocelyn de donner suite.

1420 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Les paramètres de conception employés au niveau des gabarits routiers et des courbes, tant en plan qu'en profil, sont faits avec une vitesse de base de 100 kilomètres/heure, soit 90 kilomètres/heure plus 10. Cette façon de faire est retenue par le ministère pour des raisons de sécurité. Donc, les courbes ont une vitesse de conception légèrement supérieure à la vitesse affichée.

1425

LE PRÉSIDENT :

1430 Et les bouts droits ne sont pas faits en fonction d'une vitesse supérieure, mais on s'en tient toujours à la vitesse affichée, exact?

M. JOCELYN CLOUTIER :

1435 Effectivement. Les paramètres de conception affectent les courbes verticales et les courbes horizontales. Le gabarit routier n'est pas modifié en ligne droite versus en courbe, sauf des cas pointus. Ici, on a un certain élargissement dans certaines courbes à cause de la quantité de véhicules lourds qu'on a sur cette route.

1440 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait qu'avez-vous une autre question, Monsieur Lapointe?

1445 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Ah, j'en ai plein. J'en ai une dernière en fait.

LE PRÉSIDENT :

1450 Allez-y.

M. PIERRE LAPOINTE :

1455 Jusqu'à maintenant, moi, la question que je me suis posée aussi, c'est concernant la pollution atmosphérique qui peut être générée par du trafic de 3 500 véhicules par jour à proximité d'un quartier résidentiel. Je me demande, je n'ai pas vu, en tout cas à ma connaissance, je n'ai pas vu nulle part de chiffres ou quelque chose – il faut dire que je n'ai pas passé le projet dans son ensemble, mais je me demande s'il y a eu aussi des études de faites là-dessus. Est-ce qu'on a une idée, par exemple, de ce que ça peut générer comme pollution atmosphérique, 3 500
1460 véhicules par jour près d'une quartier résidentiel?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coutu?

1465

M. YVES COUTU :

Alors, Monsieur le Président, je vais laisser, encore une fois, la parole à mon collègue Bernard pour donner suite à cette question.

1470

M. BERNARD FOURNIER :

1475 Oui. Pour la question des émissions atmosphériques, le premier exercice d'analyse qui a été fait, vous le trouverez dans le document de réponses aux questions au MDDEP pour le secteur de la montée du Sourire, où on a fait une caractérisation de l'air ambiant avec des stations présentes dans le quartier et où on révélait des niveaux de concentration de particules fines, les PM_{2.5}, en deçà, bien en deçà des normes applicables.

1480 Considérant le volume de trafic affecté sur la voie de contournement pour le futur, de
l'ordre de 3 500 véhicules/jour, l'exercice qui a été fait après coup, on l'a plus appliqué au secteur
de la rue des Lilas, étant donné la proximité plus grande du secteur de la rue des Lilas. Et le
résultat que ça a donné, en fait, c'est que même en combinant la voie de contournement avec la
1485 présence de la route 101, tous les travaux de modélisation de la dispersion atmosphérique qui ont
été faits, les résultats concluent qu'on est bien en deçà des normes, aux résidences les plus près
de la rue des Lilas, et que la route 117, donc la future voie de contournement, contribue de
manière beaucoup moins importante par rapport au trafic qui est présent sur la route 101. Donc, la
contribution de la route 117, de la future voie de contournement, est quand même mineure.

1490 Donc, on peut déposer le document. Il y a eu un exercice qui a été fait et les résultats sont
consignés dans cette note-là.

LE PRÉSIDENT :

1495 Exactement, vous déposerez le document. Ce que j'en comprends, finalement, c'est qu'au
niveau du quartier de la montée des Sourires, il n'y a pas d'impact réel. La qualité de l'air est
toujours en deçà des normes?

M. BERNARD FOURNIER :

1500 Au niveau de la caractérisation du bruit de fond ambiant, de l'air ambiant, on est bien en
deçà des normes. Et l'exercice qui a été fait, en fait, c'est qu'on s'est dit que comme le quartier de
la rue des Lilas est encore plus près, les travaux de modélisation de la dispersion, donc voir les
isoconcentrations, jusqu'où on va vers les résidences, on l'a appliqué au secteur de la rue des
Lilas et, a posteriori, on peut le faire pour la montée du Sourire, et on va voir que la contribution de
1505 la route 117 n'est vraiment pas significative.

LE PRÉSIDENT :

1510 Parfait, merci. Merci, Monsieur Lapointe. Monsieur Danik Laporte, s'il vous plaît. Oui,
Monsieur Laporte.

M. DANIK LAPORTE :

1515 Rebonjour! En fait, peut-être que ça risque d'aller vite, là. C'est juste une précision
concernant peut-être le lac Dufault. Est-ce que l'écoulement pluvial a une certaine incidence, en
fait, est-ce qu'il va y avoir un écoulement pluvial de la route vers le lac Dufault ou c'est tout confiné
dans le bassin du lac Osisko et Rouyn?

LE PRÉSIDENT :

1520 Est-ce que vous comprenez bien la question? Oui? D'accord.

M. YVES COUTU :

1525 Alors, Jocelyn va donner suite à la question de monsieur Laporte.

M. JOCELYN CLOUTIER :

1530 La conception retenue pour effectuer le drainage. Donc, on parle d'un drainage ouvert, drainage qui est fait via des fossés et des eaux sont acheminées vers les différents cours d'eau qu'on croise avec la voie de contournement prévue. Et en majorité, dans le secteur mentionné, on parle de vers ou le lac Osisko et ses tributaires.

LE PRÉSIDENT :

1535 Et ces eaux-là qui ruissellent, qui s'en vont vers le lac, est-ce qu'il y a une certaine contamination qu'on peut retrouver dans les eaux?

M. JOCELYN CLOUTIER :

1540 Je vais laisser le soin à Bernard de vous parler plus des aspects environnementaux.

M. BERNARD FOURNIER :

1545 En fait, dans les travaux de caractérisation qui ont été faits dans le cadre de l'étude d'impact, les différents cours d'eau traversés par le projet ont été caractérisés. Et, globalement, ça révèle une contamination sur presque tous les cours d'eau par certains métaux. Donc, un peu la même problématique que les sols. Et c'est ce type d'écoulement là qu'on va retrouver.

LE PRÉSIDENT :

1550 Est-ce que la contamination est supérieure au... bon, en fait, je ne sais pas, au niveau du ministère, si les eaux des ruisseaux ou, bon, les cours d'eau lorsqu'ils sont contaminés, est-ce que c'est toujours le même critère de C + ou ça n'a aucun rapport?

1555 **M. PATRICE SAVOIE :**

 Je vais laisser la parole à monsieur Chatagnier, Monsieur le Président.

1560 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

1565

Vous voulez dire par rapport aux sols contaminés?

LE PRÉSIDENT :

1570

Oui. Bien, en fait, non. Il n'y a pas de critère pour les eaux qui ruissellent comparativement à des sols qui sont contaminés dont le critère C dépasse C +, là.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

1575

Bien, c'est-à-dire qu'on a certains critères puis de guides de bonnes pratiques pour s'assurer que les matières en suspension sont d'un certain chiffre. Entre autres, quand il y a des endroits sensibles au sel de chlorure, on porte une attention particulière à ça. Et c'est surtout pour exiger des bassins de sédimentation pour des matières en suspension.

1580

LE PRÉSIDENT :

Merci. Oui, Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1585

Monsieur Coutu, juste une question de précision. Pour ce qui est du terrain de golf, de quelle façon qu'il est alimenté en eau potable actuellement?

LE PRÉSIDENT :

1590

Je pense que monsieur Monfette ou encore son collègue va être plus en mesure que vous de répondre à cette question.

M. ROBERT DESCHÊNES :

1595

Le terrain de golf est alimenté par une conduite en polypropylène ou quelque chose comme ça, à partir du parc industriel, avenue Marcel-Baril. Et à l'automne, avant la saison hivernale, cette conduite-là, elle est drainée. Donc, effectivement, le golf est alimenté en eau potable à partir du réseau municipal.

1600

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci beaucoup.

1605 **M. DANIK LAPORTE :**

En fait, je n'ai pas très bien compris la réponse à savoir s'il y a une portion de l'eau pluviale qui allait finalement dans le lac Dufault. On sait que la ville de Rouyn-Noranda a un traitement de l'eau potable très efficace, parce que le bassin versant du lac Dufault est quand assez affecté par un lourd passé industriel et minier, mais je n'ai pas eu de réponse à savoir s'il y a une partie de l'eau pluviale qui allait vers le lac Dufault. À savoir, si jamais il y a un déversement qui aurait... parce qu'on sait – juste, peut-être, s'il y avait la carte, on voit que la *pump house*, donc l'endroit où on pompe l'eau pour la ville est vraiment, c'est le point le plus près de la route.

1615 **M. YVES COUTU :**

Alors, Monsieur le Président, on va mettre à l'écran une carte qui va nous permettre d'illustrer les propos qu'on tient actuellement. Selon les informations qu'on détient, l'écoulement des eaux se fait plus vers le lac Osisko plutôt que vers le lac Dufault. Alors, pour répondre à la question plus précisément, c'est non.

M. DANIK LAPORTE :

À 100 % vers le...

1625

M. YVES COUTU :

Vers le sud, vers le lac Osisko.

1630 **M. DANIK LAPORTE :**

O.K., parfait. Merci. Bien, en fait, ça, c'était juste une précision. Je n'avais pas très bien compris.

1635 **LE PRÉSIDENT :**

C'est pas parce qu'on dit que c'est une précision que c'est une précision. Pour moi, c'est une question, mais je vous laisse aller pareil.

1640 **M. DANIK LAPORTE :**

Mais je n'avais pas eu la réponse... en tout cas, à mes oreilles. Bien, en fait, ça va un petit peu dans le même sens. On sait aussi que le lac Osisko, le lac Rouyn sont quand même lourdement affectés par un passé municipal industriel. Mais quand même, la Ville de Rouyn a une politique très proactive dans la protection des lacs, puis à long terme ils parlent de développement résidentiel éventuel autour du lac Rouyn, puis on sait qu'à long terme, ces lacs-là, peut-être par utopie, là, pourraient être valorisés. En tout cas, c'est la lubie peut-être de certains dirigeants. Mais est-ce que le ministère des Transports a une politique ou pourrait aller dans les mesures

1645

1650 d'atténuation au niveau, justement, des ruissellements, donc peut-être de la végétalisation des fossés? Est-ce qu'il y a une politique à cet effet-là et est-ce que c'est prévu dans le cas de la voie de contournement?

M. YVES COUTU :

1655 Alors, compte tenu que c'est assez technique, je vais laisser le soin à Jocelyn de donner suite à la question.

M. JOCELYN CLOUTIER :

1660 Présentement, au niveau du projet, on est, je dirais, à sa première étape, donc à l'étape de le faire approuver et d'obtenir une autorisation des autorités gouvernementales.

1665 La seconde étape sera éventuellement d'aller vers une demande en vertu de l'article 32 de la Loi, l'article 22, pardon, de la Loi –, 32, c'est pour les égouts pluviaux et ces éléments-là – donc, en vertu de l'article 22, et c'est là où les aspects soulevés dans la question de monsieur seront considérés. D'ailleurs, le MDDEP va arriver avec des exigences à cet effet.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1670 Est-ce que c'est dans les habitudes des voies de contournement de mettre, de prévoir des bassins de sédimentation? Tantôt on parlait de bassins de sédimentation pour capter les eaux de ruissellement des fossés, est-ce que vous croyez que dans ce cas-ci, ça risquerait d'être, pas risquerait, mais ça pourrait être des choses à envisager pour capter les eaux qui peuvent être... en fait, pas pour diluer, mais pour retenir les chlorures et ces choses-là? Est-ce que c'est envisagé?

1675

M. JOCELYN CLOUTIER :

1680 Présentement, on n'est pas à cette étape-là. Je ne peux pas vous donner de chiffre, je n'ai pas fait l'évaluation en conséquence. C'est une possibilité, mais c'est une possibilité; peut-être que non ou peut-être que oui, on l'a pas évalué...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1685 Mais c'est quoi les critères qui font qu'il y aurait ou non un bassin, par exemple?

M. JOCELYN CLOUTIER :

1690 Bien, il y a le critère des matériaux en suspension, des concentrations de sel et ce genre d'aspect là. Et c'est de là, si on est au-dessus des normes, il y a des critères acceptables où là des mesures vont devoir être implémentées.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis ça, c'est discuté avec le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, à ce moment-là, vous vous entendez avec eux pour les mesures à prendre?

1695

M. JOCELYN CLOUTIER :

Bien, on fait une évaluation en premier lieu, donc pour savoir où est-ce qu'on se situe et si on doit faire quelque chose, donc prévoir une intervention particulière et de là, l'intervention qu'on propose est intégrée à la demande de l'article 22. Et là, le MDDEP évalue cette demande-là. Ce n'est pas une négociation. On présente ce qu'on a entend faire, et là, le MDDEP l'évalue.

1700

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., merci.

1705

LE PRÉSIDENT :

Juste avant de continuer, Monsieur Coutu, les acétates qui ont été présentés sur écran seront déposés également, s'il vous plaît.

1710

M. YVES COUTU :

O.K., c'est beau.

1715

LE PRÉSIDENT :

D'accord? Merci. Oui, au niveau de la géométrie des carrefours, ça va être déposé également?

1720

M. YVES COUTU :

Pardon? Je n'ai pas entendu.

1725

LE PRÉSIDENT :

Au niveau de la géométrie des carrefours giratoires, parce que vous devez avoir des schémas, donc ça va être déposé aussi?

1730

M. YVES COUTU :

Effectivement. Suite à la question qu'on avait eue tantôt.

LE PRÉSIDENT :

1735

Oui.

M. .YVES COUTU :

1740

Vous comprendrez seulement que – on n'a pas de problème à ce qu'on les dépose, sauf que c'est toujours en évolution, évidemment, puis la preuve c'est qu'il y a une quatrième branche qui est en discussion. Mais on va vous déposer ce qu'on a, ce qui est actuellement sur la table.

LE PRÉSIDENT :

1745

Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Oui, je vais aller voir monsieur Savoie au niveau du ministère de l'Environnement suite à la réponse qui a été donnée par le promoteur relativement au bassin de sédimentation. Bon, on nous mentionne que ça va être peut-être discuté plus au niveau de la demande de certification en vertu de l'article 22. Règle générale, quels sont les, enfin peut-être pas les critères, mais les exigences du ministère relativement à la nécessité de procéder à la mise en place d'un bassin de sédimentation?

1750

M. PATRICE SAVOIE :

1755

Effectivement, Monsieur le Président, nous nous basons sur un critère de sédimentation 30 milligrammes par litre. Donc, à ce moment-là, si les matières en suspension sont supérieures à ce 30 milligrammes par litre là, des bassins de sédimentation ou autres mesures devront être mis en place pour diminuer ces matières en suspension là dans les cours d'eau en aval.

LE PRÉSIDENT :

1760

Parfait. D'accord, merci, Monsieur Savoie. Oui, votre prochaine question?

M. DANIK LAPORTE :

1765

Bien, j'avais terminé. La seule chose que...

LE PRÉSIDENT :

1770

Bien, vous pouvez continuer.

M. DANIK LAPORTE :

1775

La seule chose qu'il n'y a pas eu de réponse, elle est peut-être plus générale, mais est-ce que justement il y a des politiques, parce que là on parle des bassins de sédimentation, c'est intéressant, mais au niveau de la végétalisation des fossés, est-ce que le ministère des Transports, en l'occurrence, a des politiques à cet effet-là?

LE PRÉSIDENT :

1780

Monsieur Coutu?

M. YVES COUTU :

1785

Oui. Alors, ça serait plus Brigitte Goulet qui serait en mesure de vous dire au niveau des politiques du ministère au niveau des fossés, au niveau du drainage. Alors, Brigitte va vous en dire plus long à ce sujet-là.

Mme BRIGITTE GOULET :

1790

Oui. Au niveau des documents, on a *le Guide de l'environnement dans le cheminement des projets routiers* qui explique les mesures d'atténuation qui peuvent être applicables au niveau des fossés et de d'autres infrastructures routières.

LE PRÉSIDENT :

1795

Je ne pense pas que ce soit ça que vous vouliez savoir, qu'il y a une guide qui existe. Vous voulez plus savoir concrètement comment ça fonctionne. Est-ce que j'ai bien compris votre question, Monsieur Laporte?

1800

M. DANIK LAPORTE :

Oui. En fait, la politique, quelle est-elle et comment elle fonctionne?

1805

Mme BRIGITTE GOULET :

Oui. Bien, il y a différentes mesures de stabilisation qui peuvent être employées. Ça va selon le niveau de la conception et du débit. Il y a de la végétalisation qui peut être mise en place, soit par de l'ensemencement, soit par des plaques de gazon qui sont installées ou de l'enrochement. Ce sont les principales mesures qui sont utilisées pour la stabilisation des fossés.

1810

LE PRÉSIDENT :

Et dans le cas du présent projet, on sait qu'il y a plusieurs cours d'eau, qu'est-ce qui est prévu? Est-ce que vous êtes rendu à cette étape-là de finalisation, si on veut?

1815

M. JOCELYN CLOUTIER :

1820 J'ai quelques éléments de réponse pour vous, je ne les ai pas toutes. Donc, c'est certain
qu'au niveau des fossés, si vous me disiez : « Au chaînage 5+240 qu'avez-vous prévu? » Je n'ai
pas votre réponse, malheureusement. Au niveau des cours d'eau principaux, cependant, au
niveau des traverses des cours d'eau, donc les dimensions des ponceaux ont été déterminées
suite à des études hydrauliques, et les mesures de protection ont été évaluées en fonction des
1825 vitesses qui seront anticipées au début de conception. Et les protections que ça va impliquer, ce
sont des empierrements.

LE PRÉSIDENT :

1830 Parfait. Merci beaucoup. Merci.

M. DANIK LAPORTE :

Merci à vous.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

On va prendre un petit 15 minutes de pause et on vous revient par la suite. Merci.

1840 **PAUSE**

LE PRÉSIDENT :

1845 Je vais demander à monsieur Alain Bélisle de se présenter en avant s'il vous plaît.
Bonjour, Monsieur Bélisle.

M. ALAIN BÉLISLE :

1850 Bonjour, Monsieur! J'aurais une question sur le tableau qui était affiché quand je suis
arrivé. Peut-être qu'ils en ont discuté, mais j'en ai peut-être manqué un bout, sur le tableau de
circulation des camions, des véhicules lourds dans les limites de la Ville. Je ne sais pas si vous
pouvez le remettre... contournement des camions cinq essieux, et cetera.

1855 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., c'est beau.

M. ALAIN BELISLE :

1860

Puis j'imagine que c'est peut-être pas encore une politique qui a été adoptée, là, c'est comme à l'état projet, ça ne retardera pas la construction de la voie de contournement, sauf que si c'est une orientation, ça peut, dans notre cas, nous affecter beaucoup. Je ne sais pas si vous avez un pointeur?

1865

LE PRÉSIDENT :

Oui. Si vous voulez venir ici, là.

1870

M. ALAIN BELISLE :

Voilà. Notre entreprise est installée ici sur l'avenue Marcel-Baril. On a parlé un peu hier de la carrière qu'on exploite ici dans le coin, en bordure de la voie contournement. Alors, le problème que je vois, moi, ici, c'est qu'il y a un accès qui se fait par le boulevard Rideau jusqu'à une certaine limite, pour les camions de cinq essieux et plus, puis à ce moment-là, ils ne peuvent pas continuer plus loin, c'est interdit d'aller plus loin que ça.

1875

Alors, si on a un chantier ou une livraison à faire sur la route 391 qui est ici, on doit partir de ce point-là, contourner toute la ville au complet pour emprunter la rue Larivière, boulevard Industriel et revenir au point de départ. On parle d'un détour d'à peu près, le contournement complet aller jusqu'à ce point-là, autour de 14 kilomètres. Actuellement, ça en donne à peu près 7. Alors, on double la distance pour circuler sur cette voie-là qui est ici.

1880

Pour sauver le trafic lourd dans ce secteur-là, ici, qui est à peu près trois kilomètres, on en refait trois ou quatre dans l'autre direction. Alors, on n'a rien changé. On revient au même point.

1885

L'entreprise qui est ici sur le boulevard – il y a des entreprises de transport qui sont installées ici sur le boulevard Rideau, qui vont partir soit vers l'ouest ou vers l'est, ils sont obligés de faire le tour de la ville au complet pour aller reprendre le chemin de la 117, quand ils pouvaient – qu'ils font actuellement – passer par le boulevard Québec jusqu'à la rue Gamble, puis suivre la 117 actuelle. Alors, ça se fait dans quelques kilomètres, trois ou quatre. Alors qu'en faisant le tour, ça va en prendre 14.

1890

LE PRÉSIDENT :

1895

Très bien. Vous voulez savoir pourquoi qu'on vous demande de faire un tel détour, c'est ça?

M. ALAIN BÉLISLE :

1900

Oui. Puis là on dit : les camions cinq essieux. Un cinq essieux, là, aujourd'hui, là, dans le transport en vrac, c'est courant. C'est un camion avec une petite remorque de 22-25 tonnes en arrière. On s'en va vers ça. Parce que ça augmente la capacité de charge, ça diminue les coûts de transport, parce qu'il y a moins de carburant, moins de trafic sur la route. Mais là, on accepte un

1905

LE PRÉSIDENT :

1910

D'accord. Vous voulez savoir pourquoi qu'on accepte les quatre et non les cinq. Monsieur Coutu?

M. ALAIN BÉLISLE :

1915

Ou, à tout le moins, pourquoi on ne laisse pas encore circuler entre ces deux points-là, ici, là.

LE PRÉSIDENT :

1920

Oui. Bien, on va commencer par la première puis on va continuer avec la deuxième après.

M. ALAIN BÉLISLE :

1925

O.K. Parfait. C'est beau, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Bélisle. Oui, Monsieur Coutu.

1930

M. YVES COUTU :

Alors, Monsieur le Président, évidemment, ce qu'on illustre actuellement c'est un peu l'extrême ou l'inverse d'hier. Hier, effectivement, on parlait du camion de l'entrepôt Sobeys qui doit faire le détour complet de la ville pour aller vers l'ouest, vers la route 101, c'est-à-dire vers Évain. Là, ce qu'on indique c'est évidemment le trajet inverse. À ce moment-là, l'extrémité à ce bout ici, qui doit faire le tour de la ville pour aller vers la route 391.

1935

Vous comprendrez que l'objectif premier de cette voie-là, ici, c'est de sortir le trafic lourd du centre-ville. Alors, c'est sûr que là, ce qu'on illustre, ce sont les deux cas extrêmes, évidemment.

1940

Évidemment, c'est plus court passer par le boulevard Québec, ici, puis prendre le boulevard Rideau, mais une des problématiques majeures qu'on avait, c'était l'intersection à angle aigu au viaduc de l'intersection de la rue Gamble et Québec, qui est une problématique majeure en terme de fluidité et de sécurité.

1945

Alors, évidemment, de permettre le transport lourd de circuler et de virer dans le viaduc, ça va à l'encontre du principe de base qui justifie la voie qui contourne la ville.

1950

C'est bien sûr qu'en empruntant la route à travers la ville, c'est plus court que de la contourner. Il y a comme un principe de base, là. Sauf que l'objectif premier, encore une fois, c'est d'enlever le trafic lourd du centre-ville.

1955

Les cinq essieux et plus, ou de moins de cinq essieux, c'est-à-dire qu'à ce moment-là on parle des camions 10 roues et des camions 12 roues. C'est un choix qu'on a fait avec la ville pour atténuer l'impact du détour qu'on a ici. Alors, on pense que pour le trafic de transit, pour le transport lourd, évidemment, les camions semi-remorques, les camions avec remorques c'est ce qui est plus problématique en termes de sécurité dans le centre-ville. Les camions de moins de cinq essieux, c'est-à-dire les camions à 10 roues et les camions à 12 roues, ont moins d'impact sur la sécurité que le camion à remorque.

1960

Alors, ce sont les principes de base qui sont à l'appui de cette discussion-là que nous avons avec la Ville. C'est un projet qui est sur la table, ce n'est pas une réglementation qui est approuvée encore, effectivement, pour répondre à la première question. Alors, c'est en discussion actuellement.

1965

LE PRÉSIDENT :

1970

Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Il y a juste une petite question qui me vient à l'idée. Vous parlez qu'à l'intersection avenue Québec et boulevard Rideau il y a un problème existant en termes de sécurité. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu plus sur ce problème?

M. YVES COUTU :

1975

Bien, la problématique, elle est peut-être sous deux volets, en termes de fluidité et en termes de sécurité. Évidemment, actuellement, le transport lourd qui traverse la ville, le fait aussi via le tracé alternatif : avenue Larivière, boulevard Industriel, boulevard Québec, et d'autres empruntent l'avenue Larivière, l'avenue du Lac et l'avenue Gamble.

1980

Alors, ceux qui empruntent le tracé alternatif via le boulevard Industriel et Québec, la voie virage à gauche pour s'introduire dans le viaduc en direction ouest est souvent... il y a souvent une file d'attente au niveau des véhicules à cet endroit-là. Donc, en termes de fluidité, c'est une problématique. Et l'angle aigu de l'intersection, qui est environ de 70 degrés, sur le plan de la sécurité n'est pas souhaitable.

1985 Alors, ça crée des manœuvres qui sont difficiles au niveau du virage, particulièrement en période hivernale et particulièrement pour le transport hors norme. Vous comprendrez que quand un camion hors norme arrive dans cette intersection-là, c'est un artifice de calcul mental quand ils veulent arriver à virer là.

1990 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci, Monsieur Coutu. Monsieur Dériger?

1995 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 Peut-être juste pour continuer avec les carrefours problématiques. J'ai regardé rapidement ce que vous avez déposé hier pour ce qui est des accidents routiers. En tout cas, il y a un carrefour qui semblait problématique également, c'était celui de l'avenue Larivière et de l'Université. Est-ce qu'à ce moment-là, est-ce que le projet va permettre d'améliorer cette situation-là?

2000

M. YVES COUTU :

 Alors, effectivement, c'est qu'à l'intersection de l'avenue Larivière et boulevard Université, on a une forte proportion au niveau du nombre d'accidents impliquant le transport lourd. Alors, c'est ce qui va nous permettre, du moins la circulation de transit au niveau du transport lourd, autant des mouvements d'est vers l'ouest, en transit, qu'est-nord, à ce moment-là ces camions-là, au lieu d'emprunter l'avenue Larivière et boulevard Université, vont tout simplement contourner et se diriger vers l'ouest ou vers le nord.

2005

2010 Donc, il y a une proportion de camions qui n'aura plus à emprunter cette intersection-là, l'intersection Larivière et boulevard Université, qui va nous permettre, en quelque sorte, d'améliorer la sécurité à ce carrefour.

2015 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 Mais est-ce que le ministère entrevoit faire d'autres travaux éventuellement de réaménagement à ces carrefours-là, même si le projet de contournement... advenant qu'il y avait un contournement, est-ce que le ministère entrevoit faire des travaux éventuellement aussi de réaménagement suite au contournement?

2020

M. YVES COUTU :

 Bon. D'ici la construction de la voie de contournement, le ministère n'entend pas faire de travaux à cette intersection-là. En tout cas, à ma connaissance, là, il n'y a pas de projet de prévu à cette intersection-là.

2025

2030 La bretelle, pas la bretelle, mais le tronçon qu'on parlait tantôt, qui vient relier le carrefour giratoire à l'entrée est vers le boulevard industriel, justement permettait, en quelque sorte, d'améliorer la sécurité au carrefour de l'Université et Larivière.

Alors, ce sera du ressort de la Ville par la suite, parce que cette rue-là va devenir sous la gestion de la Ville.

2035 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2040 Peut-être un autre aspect, parce que j'aimerais ça revenir aux questions des détours, tout à l'heure, qu'on parlait. Pour ce qui est du déneigement, comment ça va se passer? Est-ce que les camions de déneigement vont devoir faire un détour? Par exemple, un déneigement qui se ferait, par exemple, du côté, je ne sais pas, moi, rue des Lilas, est-ce qu'il faut qu'il emprunte aussi la voie de contournement ou s'il peut aller au parc? Parce que le parc, le site, je pense que le site de dépôt est dans le coin du parc Granada?

M. YVES COUTU :

2045 Là, c'est sûr que c'est plus du ressort de la Ville, les opérations de déneigement, mais ce que je peux vous dire, en ce qui me concerne, c'est que le fait qu'on ait prévu le trajet en pointillé blanc, qui interdit les cinq essieux et plus, va permettre justement, en partie, la possibilité de ces camions-là de traverser sur le boulevard Québec et sur le boulevard Saguenay. Pour les opérations dans Noranda Nord vers le dépôt à neige de la Ville de Rouyn qui est sur le site de...
2050 près du boulevard Québec ici, plutôt.

LE PRÉSIDENT :

2055 Mais vous parlez toujours, à ce moment-là, de camions inférieurs à cinq essieux?

M. YVES COUTU :

2060 Absolument. Mais les camions qui déneigent, généralement, au niveau du transport de neige et de déneigement, on parle de camions 10 roues, 12 roues.

LE PRÉSIDENT :

2065 Et, Monsieur Monfette, est-ce que le déneigement est effectué par la Ville de Rouyn-Noranda ou c'est à contrat?

M. PIERRE MONFETTE :

2070 C'est les deux. C'est un mixte. On a une certaine flotte de camions, mais on engage aussi des camionneurs artisans.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Et dans le cas de votre flotte de camions, est-ce que c'est strictement des 10 roues?

2075 **M. PIERRE MONFETTE :**

Je dirais dans la grande majorité, oui.

LE PRÉSIDENT :

2080

Donc, est-ce qu'il y en a qui auraient cinq essieux et plus?

M. PIERRE MONFETTE :

2085

À ma connaissance, non. C'est sûr que nous travaillons, nous, avec le CGER. Nous ne possédons pas les camions, nous les louons. Donc, il y a plusieurs villes au Québec qui ont cette forme-là, maintenant, nous n'avons plus de flotte de véhicules. Tout est loué.

LE PRÉSIDENT :

2090

O.K. Avec le conducteur également?

M. PIERRE MONFETTE :

2095

Pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

2100

Donc, ce sont des employés de la Ville. Vous louez les camions, point.

M. PIERRE MONFETTE :

Exact.

2105

LE PRÉSIDENT :

Et les employés de la Ville utilisent ces camions-là pour faire le déneigement.

M. PIERRE MONFETTE :

2110

Exact.

LE PRÉSIDENT :

2115 Maintenant, advenant que les rues ou, en tout cas, les quartiers qui sont dévolus sous forme de contrat à un entrepreneur Y, et cet entrepreneur Y a des camions de plus que cinq essieux, est-ce qu'il va pouvoir passer directement par... au lieu de faire le détour, est-ce qu'il va pouvoir emprunter l'avenue Québec?

2120 **M. PIERRE MONFETTE :**

 Pour le moment, oui. Je pense que c'est le terme...

LE PRÉSIDENT :

2125 Non, mais dans votre nouvelle politique?

M. PIERRE MONFETTE :

2130 Bien, c'est sûr que c'était une de nos préoccupations, comme Ville, au niveau de notre fonctionnement. C'est clair qu'on avait un peu de difficulté à demander des détours de sept, huit kilomètres pour la fonctionnalité. Parce que la circulation de nos camions, c'est une question de délai aussi pour nos souffleuses qui... bon, bien, elles ne peuvent pas attendre une heure avant que le camion revienne puis qu'ils remplissent. Ça fait que là, il y avait une question aussi
2135 d'organisation du travail. Et dans ce sens-là, je pense qu'il y a des pistes de travail intéressantes avec le ministère.

LE PRÉSIDENT :

2140 Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2145 Je vais revenir sur les accidents, en fait sur les carrefours. Avec le projet de contournement, donc advenant que le projet se réalise, quels seraient en fait les gains qu'on obtiendrait en termes de sécurité aux différents carrefours?

 Par exemple, donc j'explique un peu ma question, c'est qu'évidemment, s'il y a moins de véhicules, donc il y aura moins d'accidents en nombre, mais est-ce que ça va avoir une influence
2150 sur les taux d'accident?

M. YVES COUTU :

2155 Alors, c'est sûr, étant donné qu'il y aura moins de véhicules en transit dans le centre-ville et évidemment moins de camions également, si on parle du taux d'accident qui est anticipé sur le tronçon actuel de la route 117, évidemment on devrait avoir une baisse à ce niveau-là.

Sauf qu'on a une étude qui est en cours actuellement, puis qu'on devrait être en mesure d'avoir sous peu. Probablement pas aujourd'hui ou demain, mais sauf qu'on devrait avoir ça dans un délai quand même assez court.

2160

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une étude qui comprend quoi? Qui va comprendre un peu l'effet du projet sur les taux d'accident, c'est ça que vous allez faire?

2165

M. YVES COUTU :

Exactement.

2170

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'à ce moment-là vous allez aussi inclure, parce qu'effectivement il va y avoir, on parle d'accidents qui vont être réduits dans le centre-ville, mais il va y avoir aussi une nouvelle voie de contournement, bien sûr peut-être avec des taux moindres, mais il risque d'y avoir des accidents aussi sur la voie de contournement. Est-ce que ça va être aussi indiqué dans le bilan des gains qui vont être obtenus?

2175

M. YVES COUTU :

Bon. Là, vous comprendrez que là, c'est un peut-être un peu précis pour l'instant. J'imagine. En tout cas, pour l'instant, j'aurais tendance à dire que oui, là, mais sauf que j'ai pas ce niveau de détail là au niveau de l'étude, là.

2180

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2185

Donc, ça va venir d'ici quelques jours, le dépôt de ce document-là?

M. YVES COUTU :

2190

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Vous allez le déposer. Parfait, merci. Oui, Monsieur Bélisle?

2195

M. ALAIN BÉLISLE :

2200 Dans le même ordre d'idée, j'aimerais savoir si les études de circulation ont permis
de déterminer combien de camions qui utilisent l'intersection problématique, ici, vont être déviés par la
voie de contournement, étant donné que c'est pas tous les camions qui font le tour de la ville, qui
s'en vont à l'extérieur, qui sont en transit, en fin de compte. Si les camions en transit doivent
obligatoirement prendre la voie de circulation de contournement, ils ne seront plus dans le centre-
ville. Mais c'est quoi le pourcentage de véhicules, camions cinq essieux, quatre essieux ou peu
importe, qui utilise cette voie-là actuellement par rapport à ce que ça va être quand la voie de
2205 contournement va être construite?

2210 Là, on élimine un paquet de camions en ville, c'est sûr. On parle de 700 camions par jour
qui utilisent la voie de contournement. Il y en a qui rentrent en ville, c'est sûr, parce que leur point
de livraison c'est là. C'est une circulation locale. Mais on élimine tous ceux qui traversent la ville
pour s'en aller à l'ouest ou au nord, puis on va dégager probablement beaucoup la voie de
circulation qui est là. Il va rester la circulation locale, comme nous autres, même si on est un cas
extrême, il reste qu'on est installé là puis on va continuer à travailler ici autour de la ville, c'est sûr.

2215 Quand on va aller livrer vers l'est, c'est sûr qu'on va prendre la voie de contournement,
puis vers l'ouest aussi. Mais quand on vient ici, au sud, on a un problème qu'on est obligé de faire
un détour de 7, 8, 10 kilomètres de plus. En termes d'économie de carburant, en termes de
pollution, je pense qu'on ne s'avantage pas. On vient de rallonger de 14 kilomètres le trajet de 4
kilomètres. C'est comme illogique. Mais si ces camions-là qui font du transit passent à côté, bien
ils sont plus dans le chemin. On ne les a plus.

2220

LE PRÉSIDENT :

2225 Est-ce que vous avez évalué, Monsieur Coutu, le nombre de camions en transit qui vont
être enlevés? Je pense, si je ne me trompe pas, quelque chose comme 20 %, mais je voudrais
quand même valider avec vous. Est-ce que c'est ça, 20 %, grosso modo?

M. YVES COUTU :

2230 Oui, effectivement. Sur cette question-là, j'aimerais laisser peut-être mon collègue aller sur
la précision au niveau des chiffres, Bernard.

M. BERNARD FOURNIER :

2235 Oui. Alors, les projections de circulation permettent d'établir à 20 % le trafic de camions sur
le trafic total sur la voie de contournement. Donc, environ 700 à 800 camions par jour. De 700 à
800 là, c'est pratiquement tout le transit qui va être affecté sur la voie de contournement. Et pour
donner une idée, la question précise du monsieur, au carrefour de l'avenue Québec, ici, et du
boulevard Rideau et de la rue Gamble, on n'a pas de chiffres précis à cet endroit-là. Il y a
sûrement des comptages, on pourra vérifier et vous revenir là-dessus. Mais juste pour vous

2240 donner un ordre de grandeur, dans la ville de Rouyn-Noranda, au total, dans l'agglomération, on
parle de 2 300 camions par jour. Sur ce 2 300 là, il y en a 1 500 qui circulent sur le tracé alternatif,
donc qui sont évidemment susceptibles d'utiliser le carrefour en question. 500 au centre-ville, donc
ici, sur le tracé du centre-ville, et 300 ailleurs dans la ville. De ce nombre, du 2 300, il y en a 35 %
2245 qui sont en transit, actuellement. Ça correspond aux 700 à 800 camions qui vont être déplacés sur
la voie de contournement.

Et des déplacements internes, à Rouyn-Noranda, sur le 2 300 camions au total, il y en a
450, donc environ 20 % que c'est des déplacements internes. Par exemple, on parlait tantôt d'un
déplacement du parc industriel Noranda vers le parc industriel Granada ou Témiscamingue. Donc,
2250 on parlait d'un 35 %, d'un 20 % et le 45 % restant, ce sont des gens, des camionneurs qui partent
de Rouyn qui se destinent vers l'extérieur ou qui arrivent de l'extérieur pour effectuer une livraison
à Rouyn-Noranda.

C'est ça le portrait du camionnage, si on veut, à Rouyn-Noranda présentement.

2255

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2260 **M. ALAIN BÉLISLE :**

Ça répond à ma question.

LE PRÉSIDENT :

2265

Monsieur Bélisle, en avez-vous une autre question?

M. ALAIN BÉLISLE :

2270 Non. Ça va aller, merci.

LE PRÉSIDENT :

2275

Pas d'autres questions, parfait. Monsieur Guy Roy, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Roy,

M. GUY ROY :

2280

Bonjour! Moi, je suis Guy Roy, président de l'Association chasse et pêche. Je vérifiais au
lac Rouyn, le tracé. Il n'y a aucun chemin d'accès pour le lac Rouyn sur l'accès de contournement?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coutu?

2285 **M. YVES COUTU :**

Alors, pour l'accès au lac Rouyn, il n'y a pas d'accès de prévu au niveau de la voie de contournement, effectivement. Je ne sais pas si la question porte au niveau de l'activité de la pêche, j'imagine, et de la pêche et de la chasse j'imagine? C'est pour l'accessibilité au lac? Alors, on a obtenu l'information il y a quelques semaines, sinon quelques jours, qu'à l'automne, que la Ville donnait accès à la descente au niveau de l'accès au lac pour les gens qui allaient à la chasse aux canards, entre autres. Alors, c'est une information que nous possédons il n'y a seulement quelques jours, quasiment, et puis, pour l'instant il n'y avait pas d'accès de prévu pour le lac Rouyn. Mais effectivement, ça nous a été porté à notre connaissance que durant une courte période à l'automne, durant la période de la chasse, que cet accès-là était utilisé pour la chasse aux canards.

2290
2295

LE PRÉSIDENT :

2300 Est-ce que c'est possible de mettre peut-être...

M. YVES COUTU :

Oui, oui.

2305

LE PRÉSIDENT :

Pendant ce temps-là, je vais aller voir monsieur Monfette. Monsieur Monfette, il y a de la pêche au lac Rouyn? Je vais commencer par cette question-là.

2310

M. PIERRE MONFETTE :

Je serais extrêmement surpris. Je pense que c'est un lac, quand même, qui a subi des agressions importantes de polluants. Donc, la population de poisson ne doit pas être... Je n'ai pas d'indication précise, mais là je parle simplement en connaissance. Je serais surpris qu'il y ait une population de poisson sportive dans ce Lac-là.

2315

LE PRÉSIDENT :

2320 D'accord, merci. Je vais peut-être demander à madame Delahaye, au niveau du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, est-ce qu'il y a du poisson?

Mme NANCY DELAHAYE :

2325 C'est sûr que ce n'est pas le fleuron dans le secteur de Rouyn, mais oui, il y a du poisson. Mais c'est un plan d'eau qui est surtout utilisé pour la chasse à la sauvagine. C'est un des secteurs... quand on voyait sur des études d'impact, il y avait une trame qui était sur ce plan d'eau là, parce que c'est considéré comme étant une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Ce qui fait qu'il y a beaucoup de concentration de canards qui sont là en période de migration automnale.

2330

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Et quels types de poissons qu'il pourrait y avoir, même si vous parlez de la sauvagine? Est-ce que le lac renferme de la truite ou du meunier?

2335

Mme NANCY DELAHAYE :

Non, on parle plus du meunier ou des espèces qui sont plus résistantes, là, de la perchaude, meunier. Je ne peux pas vous garantir qu'il y a du doré à l'intérieur, mais je pourrai toujours vérifier.

2340

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Madame Delahaye. Donc, votre question, vous, c'était pour de la pêche au lac Rouyn?

2345

M. GUY ROY :

La pêche et la chasse.

2350

LE PRÉSIDENT :

La chasse, surtout la chasse, j'imagine?

2355

M. GUY ROY :

Oui. La chasse à l'automne.

LE PRÉSIDENT :

2360

Parce qu'il y a plus de grands gibiers puis il y plus de sauvagine dans ce coin-là. O.K. On va aller voir l'acétate en question. Allez-y, Monsieur Coutu.

M. YVES COUTU :

2365

Alors, sûrement que monsieur parle de l'accès, de la descente qu'on voit ici, là. Le prolongement de la rue Ste-Bernadette, juste de l'autre côté, qui donne accès. Il y a une descente de bateau juste ici. Alors, j'imagine que c'est ça?

2370

LE PRÉSIDENT :

Probablement. Monsieur, est-ce que c'est ça?

M. GUY ROY :

2375

Oui. Oui, puis la Ville dépose la neige en hiver, là.

M. YVES COUTU :

2380

Bon. À ma connaissance, la Ville ne dépose plus de neige là, il y a d'autres dépôts. Mais ça, je vais laisser la Ville donner... au niveau de ce détail-là. Sauf que comme j'expliquais tantôt, c'est que c'est une information qu'on a obtenue il y a quelques semaines seulement à l'effet que... parce qu'à peu près en tout temps, il y a des blocs de béton qui ne donnent plus accès à ce site-là.

2385

Alors, selon l'information qu'on avait eue de la Ville au départ, c'est que cet accès-là ne servait plus. Donc, on n'a pas prévu d'accès au niveau de la voie de contournement.

2390

Mais compte tenu qu'il semble y avoir un usage, il faudrait peut-être revoir quelle serait la possibilité de répondre à ce besoin-là, avec la Ville. Si ce n'est qu'un accès ailleurs au pourtour du lac, évidemment, pour nous, on va essayer, de façon idéale, à ne pas ajouter un accès encore une fois, le long de la voie de contournement, pour des raisons de sécurité. Sauf qu'on peut regarder avec la Ville et avec les gens qui en font l'usage, quelles sont les autres possibilités qui s'offrent à nous.

2395

LE PRÉSIDENT :

2400

Exact. On va aller voir du côté de monsieur Monfette. Bon, il semble qu'il y ait un usage à l'heure actuelle pour un débarcadère, finalement, de petits bateaux. Est-ce que la Ville fait en sorte de – comment je dirais ça – de souscrire à un tel passage ou bien donc la Ville préférerait qu'il y ait un passage ailleurs pour atteindre le lac Rouyn?

M. PIERRE MONFETTE :

2405

Bon. C'est sûr que nous aussi c'est une information qu'on a apprise en même temps que le ministère. Bon. C'est sûr que c'est une utilisation sur une période très restreinte dans l'année. Je pense que la chasse au canard c'est une couple de semaines?

M. GUY ROY :

10 semaines, pratiquement.

2410

M. PIERRE MONFETTE :

10 semaines?

2415

M. GUY ROY :

10 semaines.

2420

M. PIERRE MONFETTE :

Ah, c'est plus long que je pensais. Bon, c'est sûr que nous on était simplement facilitateurs. En enlevant nos blocs de ciment, on permettait aux chasseurs de se rendre sur le plan d'eau pour effectuer leur loisir.

2425

Maintenant, là, cette réalité-là étant, bon, comment la gérer? Là, c'est sûr qu'on va devoir s'asseoir d'une façon constructive avec le ministère. Je comprends les réticences du ministère de ne pas rajouter une voie d'accès. Les pentes, si on regarde, on avait regardé une hypothèse à partir de notre kiosque touristique, mais les pentes sont trop raides. Donc, une descente de bateaux n'est pas possible. Donc, il va falloir trouver un terrain où est-ce que les manœuvres seront possibles, et voir si on est capable de répondre à cette demande-là.

2430

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il pourrait y avoir un autre chemin pour atteindre le lac Rouyn que de passer par la voie de contournement?

2435

M. PIERRE MONFETTE :

Bien, ça va être les hypothèses qu'on va devoir regarder. Je sais que c'est le souhait du ministère des Transports d'éviter de rajouter une voie de contact avec le ministère. Maintenant, est-ce qu'on va réussir? Je ne le sais pas.

2440

LE PRÉSIDENT :

Parce que là, si on donne un accès à cet endroit pour accéder au lac Rouyn, vous comprendrez que pour les gens de la montée du Souvenir, pas du Souvenir, mais du Sourire, excusez-moi, c'est aussi une belle opportunité pour traverser la future voie de contournement pour se rendre là, pour exercer leurs pratiques récréatives dans ce coin-là.

2445

2450 **M. PIERRE MONFETTE :**

C'est un fait.

2455 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, hier soir, vous nous avez dit que vous n'en vouliez pas. Maintenant, il y a cet aspect, qu'est-ce qui arrive là?

2460 **M. PIERRE MONFETTE :**

Qu'est-ce qui arrive?

2465 **LE PRÉSIDENT :**

Qu'est-ce qui arrive? Est-ce que le ministère va aller de l'avant, après discussion avec la Ville, pour savoir si oui on installe un passage là, ou non, on n'en installe pas, pour faire en sorte que les chasseurs puissent aller exercer leur activité sportive, là, dans le coin du lac Rouyn?

2470 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. Nos discussions sont au balbutiement. C'est parce qu'on l'a su la semaine passée. Donc, là, on a pris acte de la problématique et là, il faut s'asseoir ensemble pour essayer de trouver une solution. Mais ce n'est plus un secteur que la Ville utilise à ses fins. C'était un ancien dépotoir à neige et ce ne l'est plus.

2475 On avait aussi un site de pratique pour nos pompiers, on l'a relocalisé. Donc, nous n'avons plus, comme Ville, d'utilisation de ce secteur.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Quand vous parlez que c'était un site d'utilisation pour vos pompiers, donc les camions de pompier allaient là remplir leur réservoir?

2485 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bien, c'était un site de pratique. Donc, les pompiers allaient faire là... exactement quelle activité, je ne serais pas en mesure de vous répondre exactement.

2490 **LE PRÉSIDENT :**

Ils mettaient le feu puis ils l'arrosaient, c'est ça? (Rires)

M. PIERRE MONFETTE :

2495 Ça peut ressembler à ça. (Rires)

LE PRÉSIDENT :

2500 Parfait, merci. Monsieur Coutu, vous avez un complément d'information?

M. YVES COUTU :

2505 Ce que j'aimerais ajouter c'est qu'effectivement l'orientation chez nous n'est pas d'ajouter un accès là. Vous comprendrez que la courbe du tronçon de la voie de contournement, la géométrie actuelle ne favorisent pas la mise en place d'un accès là. Alors, sur le plan de la sécurité, ce n'est carrément pas souhaitable pour nous.

2510 Alors, compte tenu, effectivement, comme la Ville vient de le dire, que cet usage-là n'est plus en fonction et qu'elle permettait, bon, peut-être une dizaine de semaines par année, à ce moment-là, pour nous, c'est loin d'être justifié, là. Même, je vous dirais que ce n'est carrément pas souhaitable de mettre un accès là. Je pense qu'on va sûrement trouver une autre solution au pourtour du lac pour donner accès au lac, parce que je comprends que le besoin c'est d'avoir c'est d'avoir accès au lac. Alors, on va sûrement trouver une autre solution que de donner un accès sur la voie de contournement, à un endroit qui n'est pas désirable sur le plan de la sécurité.

2515

LE PRÉSIDENT :

2520 Est-ce que ce serait réalisable d'offrir un accès par l'arrière du kiosque d'information qui a été construit récemment? Si on regarde, il y a pas tellement, la distance est quand même assez relativement proche du lac à partir de l'arrière du kiosque, donc ça pourrait être une alternative de ce côté-là?

M. YVES COUTU :

2525 C'est sûr qu'il va falloir vérifier au niveau des pentes d'accès puis tout ça. Mais effectivement, en termes d'usage, le kiosque d'information touristique – en tout cas, là, c'est peut-être un peu personnel ce que je vais dire, mais sauf que ce sont des usages qui se marient bien. Mais effectivement, ce sont des pistes de solution sur lesquelles on va travailler. Parce que pour nous, c'est beaucoup plus avantageux d'y aller dans ce sens-là que de donner un accès.

2530

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Coutu. Monsieur Roy, avez-vous une autre question?

2535 **M. GUY ROY :**

Non. Juste savoir s'il va y avoir un accès au lac. Ça peut-être par la route 117, s'ils bloquent par l'autre côté, on peut avoir accès par... faut-tu que j'en fasse une proposition ou quoi?

2540 **LE PRÉSIDENT :**

2545 Ça, votre proposition, votre opinion, ça va aller dans la deuxième partie. Vous ferez toutes les propositions que vous voulez, ça va me faire plaisir de les regarder et d'en discuter avec vous à ce moment-là. Entretemps, je pense que si vous discutez avec la Ville, bien, et peut-être que vous avez, avec vos amis, peut-être que vous avez un pouvoir d'influence que moi je n'ai pas sur la Ville de Rouyn-Noranda.

M. GUY ROY :

2550 O.K. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2555 Merci. Monsieur Dériger, allez-y.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2560 Juste profiter de l'acétate, mais là, je pense qu'il vient de partir. Monsieur Coutu, peut-être juste nous préciser, parce que dans l'étude d'impact on parlait hier du fameux passage, peut-être un passage à niveau qui avait été étudié pour les résidents du quartier de la montée du Sourire. À quel endroit il était exactement? Parce que dans l'étude d'impact, on parle des fois du chaînage 6+250, des fois de 6+520. Juste nous préciser à quel endroit il était situé?

M. YVES COUTU :

2565 Alors, ça ne sera pas tellement long. Alors, je vais laisser le soin à mon collègue Jocelyn de donner suite.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2570 Donc, au niveau d'un passage souterrain, on parle vers les chaînages de 6+80, dans cette zone-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2575

Donc, en fait, c'est un peu dans le prolongement de la rue Lafond? Est-ce que je me trompe?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2580

Effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2585

Dans ce secteur-là, O.K. Et donc, celui dont on parle tout à l'heure, en fait, ce serait plutôt, lui, dans l'axe de l'avenue Ste-Bernadette, c'est ça?

M. JOCELYN CLOUTIER :

2590

C'est vraiment plus bas. Ce que vous parliez tantôt – si je peux pointer – donc, la question qui vient tout juste d'être posée, on parlait de la zone qui est ici... pardon, juste là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2595

Je pose la question bêtement, mais est-ce qu'à ce moment-là, si vous regardez l'aspect de traverser, de donner un accès au lac, est-ce qu'à ce moment-là vous pouvez revoir, je ne sais pas, moi, aussi de donner accès aux résidants de la montée du Sourire? En fait, si vous faites un accès vers le lac à partir du quartier, je ne sais pas s'il y a moyen de combiner ces deux usages-là qui pourraient être combinés dans un même accès? Est-ce que c'est quelque chose d'envisageable?

2600

M. JOCELYN CLOUTIER :

Vous voulez dire l'accès plus haut, s'il pouvait servir...

2605

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais pas plus haut. On parlait tantôt de rayons, de sens de sécurité et visibilité, est-ce que c'est pensable, si vous revoyez la possibilité de donner un accès au lac pour les gens qui veulent l'utiliser pour la chasse et la pêche, est-ce qu'à ce moment-là il y a moyen de voir aussi s'il n'y a pas moyen de combiner tout ce monde-là dans un endroit sécuritaire, balisé, pour permettre, finalement, d'avoir un accès à partir des quartiers riverains?

2610

M. JOCELYN CLOUTIER :

2615

Et spécifiquement dans cette zone, votre question?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2620 Bien, c'est pour ça. La zone, en fait, je ne la connais pas. Je vous demande si vous, vous êtes capable d'identifier une zone pour peut-être satisfaire des besoins qui sont... il y a ces deux groupes de personnes qui sont venus jusqu'à maintenant.

M. JOCELYN CLOUTIER :

2625 Pour la demande d'aujourd'hui, il va falloir qu'on regarde s'il y a d'autres zones. Bien ça, je peux, par contre, vous donner une réponse immédiate dans cette zone. Cette zone comporte – on est en remblai – comporte un ponceau, comporte des glissières, comporte des courbes avant et après la zone. Il n'y a pas d'endroit propice pour mettre un accès à niveau à cet endroit-là.

2630 On avait également regardé la possibilité de mettre un tunnel en fonction – on a des remblais, mais les remblais ne sont pas énormes. On n'a pas cette possibilité-là non plus.

2635 Un petit peu au sud, dans le secteur ici, on a des coupes assez importantes. Donc, d'aller donner un accès avec les coupes, ça ne se faisait pas non plus, on avait des difficultés. Donc, c'est pour ça qu'on est allé plus vers le nord au niveau de l'accès souterrain. Et là, pour le combiner, il faudrait voir s'il y aurait une façon de faire autrement avec ce qu'on a de prévu, pour le passage souterrain.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2640 Mais est-ce que par exemple, est-ce qu'il va y avoir des facilités de passer aux environs du carrefour giratoire? Est-ce que par exemple, des gens pourraient traverser la route dans ce secteur-là? Est-ce qu'il va y avoir des possibilités de le faire?

2645 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Au niveau du carrefour giratoire lui-même, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2650 Lui-même, oui. Donc, dans le fond, il pourrait y avoir des sentiers qui amènent ces gens-là, qu'ils puissent traverser et... bon. Ça amène un détour, évidemment, mais ça serait quand même possible d'accéder de l'autre côté en passant par le carrefour?

2655 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2660

O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

2665

Monsieur Coutu, hier soir, il a été question des traversées. Il y en a une un peu à la hauteur de la rue Perreault Est, et une autre un peu plus haut, à la hauteur de... oui, c'est ça, à l'usine de traitement des eaux usées. Je sais que vous avez donné des explications, hier, mais je ne suis peut-être pas certain d'avoir très bien saisi les raisons pour lesquelles on ne peut pas combiner seulement une entrée au lieu d'en avoir deux.

2670

Quelles sont les contraintes qui font, qui vous obligent à avoir deux accès, deux sorties, ou deux accès, là, un via la rue Perreault Est, l'autre via l'usine de traitement des eaux usées? Quelles sont les raisons fondamentales qui entraînent cette nécessité?

2675

M. YVES COUTU :

Alors, sur ce point-là, vous allez comprendre que c'est plus sur la conception au niveau de la géométrie. Alors, je vais laisser le soin à Jocelyn de donner suite.

2680

M. JOCELYN CLOUTIER :

2685

Entre les deux secteurs, donc entre les deux accès dont vous me parlez, en fait la voie de contournement traverse une zone qui contient une montagne d'envergure. On a une coupe qui varie de 4 à 10 mètres de hauteur. Donc, il faudrait franchir avec un chemin supplémentaire, cette zone-là, pour arriver à relier les deux chemins, si on va dans le sens de votre proposition, de votre question.

LE PRÉSIDENT :

2690

Non. Je ne pense pas que ce soit ça, la question. La question est... attendez. Est-ce que vous pouvez remettre l'acétate où on retrouve, évidemment, des ronds, bon, où il va y avoir les passages, les passages à niveau prévus, que ce soit pour les motoneiges, que ce soit pour les VTT? En fait, il y avait une carte puis il y avait quatre ronds quelque part, donc c'était des passages prévus, est-ce que vous pourriez remettre cette carte-là, s'il vous plaît?

2695

M. YVES COUTU :

Alors, Monsieur le Président, je pense que ce que vous faites allusion, je veux être bien sûr que j'ai compris la question...

2700

LE PRÉSIDENT :

Non. Ce n'est pas celle-là non plus.

2705 **M. YVES COUTU :**

Ce n'est pas celle-là?

LE PRÉSIDENT :

2710

Je vais vous la trouver. Je pense que je l'ai dans mes...

M. YVES COUTU :

2715

Je voulais juste comprendre. Quand vous me parliez de traverses, est-ce que vous parliez de traverses de vélos, motoneiges, quads ou uniquement des accès? Parce que vous parliez de traverses, à ce moment-là. C'est ce qu'on a parlé hier soir.

LE PRÉSIDENT :

2720

Non, ça se trouve à être des accès, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2725

Je peux vous dire – en fait, la carte, moi non plus je ne mets pas la main dessus, mais c'est la carte où on retrouve les sentiers récréatifs.

M. YVES COUTU :

2730

O.K. Ce n'est pas nécessairement une carte qu'on a affichée hier soir, mais qu'on retrouve dans l'étude d'impact.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2735

Pas nécessairement, non. On voit les sentiers récréatifs et on voit les croisements de la voie de contournement. On voit, bon, les pistes de motoneiges, VTT, pistes cyclables et tout ça.

M. YVES COUTU :

2740

Alors, on va mettre la carte des sentiers de motoneiges et de quads. Probablement que c'est à partir de celle-là qu'on va pouvoir donner suite à la question. Puis on a des ronds dessus.

LE PRÉSIDENT :

2745 Oui, c'est ça que je disais, qu'il y avait des ronds.

M. YVES COUTU :

2750 En tout cas, c'est la carte où est-ce qu'on a des ronds.

LE PRÉSIDENT :

C'est simple, pourtant. (rires)

2755 **M. YVES COUTU :**

Effectivement, on aurait dû y penser avant. Je pense que c'est une carte qui est un petit peu plus lourde que les autres.

2760 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Moi, c'est surtout celle-là, ici, celle qui est la rue Perreault Est et l'autre qui est un peu plus haut, les raisons fondamentales qui font qu'on ne pourrait pas en avoir juste une ici ou encore seulement qu'une là?

2765

M. JOCELYN CLOUTIER :

2770 Dans la zone, ici, on traverse une zone montagneuse. On a une coupe importante. Là, j'ai regardé de façon plus précise, je vous ai dit 4 à 10, c'est jusqu'à 6 mètres de haut, ici, dans la voie de contournement. Donc, pour relier ces deux chemins, il faudrait faire une voie de service qui va couper cette montagne avec les coûts associés. C'est parce qu'on ne peut pas épouser le profil de la montagne, on arriverait avec une route hors normes. Il faut vraiment couper la montagne pour arriver à faire un chemin.

2775 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça veut dire beaucoup de dynamitage, autrement dit, avec une nombre assez impressionnant de tonnes de roc, c'est ça? O.K. Merci.

2780

En fait, c'est peut-être celui-là. Est-ce qu'il est possible de monter ou de descendre, peu importe? Descendez dans ce cas-là. C'est le contraire. Moi, quand je dis quelque chose, faites toujours le contraire, vous allez arriver correctement. Bon. On ne le voit pas là-dessus. Revenez donc peut-être une autre carte qui est... bon, c'est la *Caractéristiques du projet et accès au réseau local*. C'est la carte 4-1. Celle qui était la précédente.

2785

O.K. À l'heure actuelle, on voit, bon, la rue Perreault Est qui s'en va de même, elle continue, elle continue, puis ici, là, il y a... mais pourquoi avoir une chose ici puis une autre là, alors que si on continue, pas de problème, on fait seulement une intersection?

2790 **M. JOCELYN CLOUTIER :**

Tout simplement, c'est qu'entre les deux intersections, il y a un pont, ici, sur le chemin existant. Et en ayant ces deux raccords-là, bien, ce pont-là, on peut le désaffecter et ne plus avoir à l'entretenir. C'est au niveau du pont.

2795

LE PRÉSIDENT :

Ce pont-là, en fait la rue Perreault appartient à la Ville. C'est la Ville qui vous a demandé de ne pas continuer, de ne pas poursuivre pour aller plus loin, parce qu'elle ne veut pas entretenir le pont. Est-ce que c'est ça que je comprends?

2800

M. JOCELYN CLOUTIER :

Oui.

2805

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a une raison particulière, Monsieur Monfette, de ne pas vouloir entretenir un beau pont comme ça?

2810

M. PIERRE MONFETTE :

Bon. Précisons au départ que le projet préliminaire ne prévoyait aucun accès pour notre voirie locale. Alors, nous avons demandé au ministère des Transports de prévoir à tout le moins une entrée pour la circulation locale, avoir accès à la voie de contournement.

2815

L'idéal, pour nous, ça aurait été de continuer tout droit la rue Perreault directement vers la rue... mais il y a des difficultés techniques importantes qui font en sorte que bon, c'est cette proposition-là qui a été mise sur la table.

2820

LE PRÉSIDENT :

Moi non plus, je ne comprends pas. Les difficultés techniques, lesquelles? Parce qu'il y a une route qui est existante. Je ne comprends pas. Quelles sont les difficultés techniques qui font en sorte que vous ne pouvez pas continuer jusqu'à l'intersection?

2825

M. PIERRE MONFETTE :

2830 Non. Ce que je vous dis, c'est que notre première demande était de continuer la rue Perreault tout droit. Et ça, le ministère des Transports nous ont dit que l'angle d'incidence sur le secteur qu'on souhaitait n'était pas très praticable vu les difficultés techniques de sol et de contrainte. Donc, on devait continuer la rue Perreault pour une section, pour entrer sur la voie de contournement.

2835 **LE PRÉSIDENT :**

On va peut-être finir par comprendre, mais pour l'heure, ce n'est pas vraiment clair.

M. YVES COUTU :

2840 Monsieur le Président, ce que j'aimerais peut-être ajouter, quand on parle de difficultés techniques – et là, Jocelyn pourrait peut-être ajouter – c'est qu'idéalement, on aurait pu raccorder la rue Perreault qui est ici présentement. Dans un monde idéal, quand on la regarde sur la carte, on aurait tendance à dire : « Pourquoi qu'on ne raccorde pas directement à la voie de contournement, qui est le trajet le plus court? » Sauf que la topographie des lieux et la présence
2845 du trois voies ici faisaient en sorte que ce n'était pas souhaitable pour mettre l'intersection là.

LE PRÉSIDENT :

2850 Celle-là, c'est facile, elle est compréhensible. C'est plus haut.

M. YVES COUTU :

2855 Alors, là, par la suite, on a eu des discussions avec la Ville. Il y a eu une discussion de raccorder... bien, parce que le but ultime, dans un premier temps, c'était de raccorder Perreault le plus court possible, pour éviter un trajet additionnel.

2860 Alors, là, on a dit : bien, on pourrait raccorder là. Puis là, la façon la plus simple ou la plus économique, c'était de raccorder ici. Et, en plus, on sauvait la construction d'un pont sur ce cours d'eau là ici, pour la future voie. Alors, ça nous permettait de désaffecter tout ce tronçon-là qui génère de l'entretien futur. On évitait la construction d'une structure pour la voie de contournement, puis ça nous permettait... à ce moment-là, c'était plus économique de raccorder directement ici, au point le plus court entre la rue Perreault et la voie de contournement.

2865 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Écoutez, je n'arrive pas à comprendre. Actuellement, il y a un chemin existant?

M. YVES COUTU :

2870

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2875

Donc, là, on circule... On a fait le tour, on s'est promené sur ce chemin-là. Donc, on peut faire le tour complètement du lac. Là, il y a un raccordement qui fait en sorte qu'il y a un tronçon qui va devenir désaffecté. Pourquoi qu'il est désaffecté? Pourquoi que ce tronçon n'est pas conservé, tout simplement, et que les gens prennent la rue Perreault – ils prennent l'intersection, par exemple, numéro D, c'est-à-dire l'intersection où on trouve le chemin vers l'usine de traitement des eaux usées?

2880

Parce que ce qu'on comprend depuis le début, c'est que vous voulez réduire les traverses. Ça, on est d'accord avec l'idée. Une voie de contournement, on essaie d'éviter d'avoir des points de conflit. Il y a des gens qui demandent des passages, bien évidemment, donc ça ajoute des points de conflit. Nous, on essaie de savoir en fait s'il y a des points de conflit qu'on pourrait supprimer pour en permettre d'autres. C'est ça tout simplement qu'on veut faire, qu'on veut savoir.

2885

Et là, on a l'impression qu'il y a un chemin qui est désaffecté. On se demande pourquoi qu'il est désaffecté, parce qu'il permettrait d'enlever un accès sur la voie de contournement.

2890

M. YVES COUTU :

Bien, comme j'ai expliqué tantôt, c'est que la discussion qu'on a eue avec la Ville, le but, dans un premier temps, c'était qu'on puisse avoir une connexion la plus courte possible pour la rue Perreault. On évitait, comme j'ai dit tantôt, l'entretien d'une structure qu'on pouvait... que la Ville n'avait plus à avoir au niveau du futur, et l'entretien de ce tronçon de route là ici.

2895

Ce tronçon de route là, je vais peut-être juste faire un lien avec les véhicules, les motoneiges et quads – là, je ne sais pas si on a la carte –, mais si je me souviens bien on pouvait aussi l'utiliser – on va voir tantôt – dans un autre usage au niveau des sentiers de motoneige et de quad. Mais le but premier c'était de raccorder le plus près possible de la rue Perreault. Parce que dans un premier temps, ce qui avait été demandé, c'est de le raccorder le plus à angle droit. Donc, c'était comme un compromis, si on peut dire, entre les deux. Puis d'une pierre deux coups, on évitait l'entretien d'une structure et l'entretien d'un tronçon de route existant.

2900

2905

Donc, en termes d'entretien futur, il y avait une économie à faire ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2910 Puis si on comprend bien ce que vous avez dit hier, c'est qu'advenant qu'il y avait un développement de l'autre côté, ce serait probablement un endroit où est-ce qu'il y aurait une intersection en croix, à ce moment-là.

M. YVES COUTU :

2915 Bon. C'est un argument de plus qui, avec l'évolution du dossier, effectivement, c'est que si un jour, potentiellement, il y a un développement qui se développe de l'autre côté, c'est plus facile évidemment de raccorder ici que de raccorder plus haut. Parce que là, vous comprendrez qu'on traverse d'autres cours d'eau. Et, évidemment, la distance additionnelle pour aller rejoindre le futur quartier domiciliaire ici.

2920

 Alors, stratégiquement, l'intersection qui est localisée ici peut répondre éventuellement à un besoin de développement domiciliaire.

2925 **M. PIERRE MONFETTE :**

 J'aurais peut-être un complément, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

2930

 Oui. Allez-y, Monsieur Monfette, je vous écoute.

M. PIERRE MONFETTE :

2935 Pour, toujours, la question de la rue Perreault et notre préoccupation d'ouverture vers le boisé. Nous avons soumis, à l'attention du ministère, une opportunité de continuer le segment de la rue Perreault l'autre côté et de créer un stationnement alternatif qui serait, justement, une entrée qui serait reconnue et sécuritaire. C'est à la discussion. C'est sûr que nous ne sommes pas encore arrivés à des ententes, mais on ouvrirait cette opportunité-là avec le ministère pour trouver des solutions.

2940

LE PRÉSIDENT :

 C'est une idée fort intéressante, en passant. Oui, Monsieur Baldwin, on vous écoute.

2945

M. MARCEL BALDWIN :

2950 Marcel Baldwin. Moi, c'est l'environnement qui me préoccupe le plus. Je vais vous dire pourquoi. C'est parce que presque toute ma vie, j'ai vécu avec. Puis là, je vous entends parler, on parle d'environnement, on parle de contamination, on parle de pollution. Où est-ce que vous voulez faire la voie de contournement, c'est le coin le plus pollué dans Rouyn-Noranda. C'est

parce qu'il est à l'est de la Ville puis les vents viennent de l'ouest. Vous comprenez? Toutes les mares d'eau qu'il y a là, tous les ruisseaux, tous les lacs, c'est contaminé, ça fait des années, des décennies.

2955

En 44, je travaillais sur le lac Rouyn, moi, à l'autre extrémité, puis l'eau, on ne buvait pas dans le... il n'y avait pas de poisson dans le lac, en 44. Le Lac Osisko, c'était la même chose. Ça fait à peu près... l'interdiction de se baigner dans le lac Osisko, ça fait des décennies. Dès que la mine Noranda a commencé son opération. Puis là, ici, la Ville de Rouyn-Noranda, tous les environnements, qu'est-ce que vous voyez, c'est un site minier, un marécage, puis une montagne de roche, de terre, de quoi que ce soit.

2960

Puis là, le problème que vous avez avec le lac Rouyn, vous contournez le lac Rouyn, vous faites une déviation de la route de contournement. Moi, j'enterre le lac Rouyn, la pointe qu'il y a là, puis on s'en va tout droit, puis on s'en va le plus vite que possible.

2965

LE PRÉSIDENT :

Donc, autrement dit, vous voulez aller un peu plus à l'est que ce qui est prévu à l'heure actuelle?

2970

M. MARCEL BALDWIN :

Rapportez le portrait, la mappe pour la 117 puis la rue Perreault, s'il vous plaît. Voyez-vous la pointe du lac Rouyn, en bas, qui vient bien proche jusqu'à la voie de contournement?

2975

LE PRÉSIDENT :

Venez donc ici, Monsieur Baldwin, vous allez prendre ce petit...

2980

M. MARCEL BALDWIN :

Non, non, bien regardez. Moi, je la vois très bien. Je ne suis pas habitué avec ces gadgets-là.

2985

LE PRÉSIDENT :

Vous, vous êtes familier avec...

2990

M. MARCEL BALDWIN :

Oui. Bien, si vous continuez la route tout droit.

LE PRÉSIDENT :

2995

Donc, il y avait un pont au-dessus du...

M. MARCEL BALDWIN :

3000

Bon. Voyez-vous l'eau qu'il y a là? La pointe d'eau, là? Vous enterrez ça. Vous descendez les côtes, les montagnes qu'il y a alentour, vous enterrez ça, puis là vous continuez tout droit avec la route. Puis là, on arrive à la 117. Après ça, ça va éloigner... vous allez vous en aller à l'est. Les habitants, ceux qui ont des maisons, là, qui se plaignent du bruit, vous allez encore éloigner la route de l'ouest. Eux autres sont à l'ouest de la route.

3005

Ça fait que moi, je ne sais pas pourquoi qu'on essaie... comme ceux qui veulent avoir une permis pour aller à la pêche, une descente. Le lac Rouyn, je vous dis franchement, je suis allé encore en vélo il y a une couple d'années – là, il a fallu que je modère un peu –, mais il y a rien là. Il y a rien dans le lac. S'il y a des canards, les canards sont contaminés par l'empoisonnement par le plomb, puis des choses de même. Ça fait que... tous les cours d'eau qu'il y a alentour de là, il y a pratiquement rien qui vit dedans.

3010

LE PRÉSIDENT :

3015

Ça fait que votre question, Monsieur Baldwin, c'était à l'effet : est-ce qu'il y a possibilité de remplir la pointe de toutes sortes de matériaux, autrement dit de la roche, de pierre, de terre, et cetera, et faire en sorte qu'on ait un profil droit au lieu d'avoir une courbe qui part à peu près de la rue Ste-Bernadette, qui s'en va jusqu'à la 117? C'est ça votre propos, votre objectif, enfin votre question, à savoir si c'est possible. Et nous allons aller voir le ministère des Transports, il va nous dire si cette possibilité-là pourrait être réelle ou non. Monsieur Coutu, je vous écoute.

3020

M. YVES COUTU :

3025

Monsieur le Président, vous comprendrez qu'il y a deux choses à ça, là. C'est que ou bien on construit un ouvrage d'art majeur, mais ce n'est pas ce qu'on parle. On parle de remplir le lac, finalement. Alors, moi, évidemment, vous savez très bien que ce n'est pas permis. Alors, le ministère de l'Environnement pourrait vous en dire plus long sur ce sujet-là, mais évidemment, dans nos pratiques, ce n'est pas permis.

3030

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Coutu. Monsieur Savoie, au niveau du ministère de l'Environnement, est-ce que le ministère pourrait permettre de combler la partie, la pointe du lac Rouyn pour faire en sorte qu'on ait une voie droite tout le long jusqu'à la courbe qui était située un peu plus haut?

3035

M. PATRICE SAVOIE :

Je vais demander à monsieur Chatagnier de vous répondre, si vous voulez bien.

3040 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Chatagnier, on vous écoute.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

3045

Oui, Monsieur le Président, c'est une grande préoccupation, la protection des lacs et des cours d'eau, la protection des rives, des littorales et des plaines inondables. On essaie dans la mesure du possible de préserver ces cours d'eau là. Il n'y a rien qui dit qu'éventuellement, il ne pourra pas être décontaminé. Et je vois mal comment le ministère pourrait accepter de remblayer une grande partie de ce lac.

3050

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur Chatagnier. Est-ce que vous avez une autre question, Monsieur Baldwin?

3055

M. MARCEL BALDWIN :

Non. J'en aurais trop, ça fait qu'on va pas rester assis jusqu'à...

3060 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, écoutez, on a tout notre temps, là. Vous pouvez y aller.

M. MARCEL BALDWIN :

3065

C'est parce que j'entends des choses et j'ai de la misère à accepter. C'est parce que je sais, j'ai vu, j'ai vécu le contraire. Vous savez, on peut arriver puis dire n'importe quoi, mais je l'ai vécu, puis je vis ici à Rouyn-Noranda, ça fait plusieurs années, puis j'ai vu toute la contamination puis tous les sites miniers puis des choses de même d'un bord puis de l'autre, puis il y a rien, il y a rien, de rien à sauver, à épargner. Ça fait que l'environnement, là, on passe vite, vous savez, je veux dire on remplit puis on part.

3070

On avait des lacs ici en ville. On avait le lac Edouard, on l'a rempli. Le lac Noranda, le lac... l'eau est contaminée. On a essayé de l'assainir puis on ne réussit pas à le faire. Ça fait que de même, c'est un combat sans issue.

3075

Je comprends que vous autres, vous venez de l'extérieur, vous n'êtes pas familiers avec les lieux. Mais parlez à n'importe quel vieux, aîné qui a vécu ici. Moi, je suis pas venu au monde ici, mais je suis arrivé, j'étais très jeune, puis c'est ça que j'ai vécu avec.

3080

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3085

Merci, Monsieur Baldwin, mais si vous voulez déposer un mémoire en deuxième partie, ça va nous faire plaisir de vous lire.

On va prendre un petit 10 minutes de pause et on vous revient. Il n'y aura pas de pause. On va arrêter pour l'instant et on va continuer ce soir à 19 h.

3090

AJOURNEMENT

* * * * *

3095

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.

3100

ET J'AI SIGNÉ :

3105

Yolande Teasdale, s.o.